ВѢРНЫЕ СПОСОБЫ

КЪ УВЕЛИЧЕНІЮ

ГОСУДАРСТВЕННАГО БЛАГОСОСТОЯНІЯ

КНИГА ПЕРВАЯ

ТОБОЛЬСКОЙ ЕПАРХІИ.

Іерея Михаила Попова.

Цѣна книги безъ пересылки 2 р.

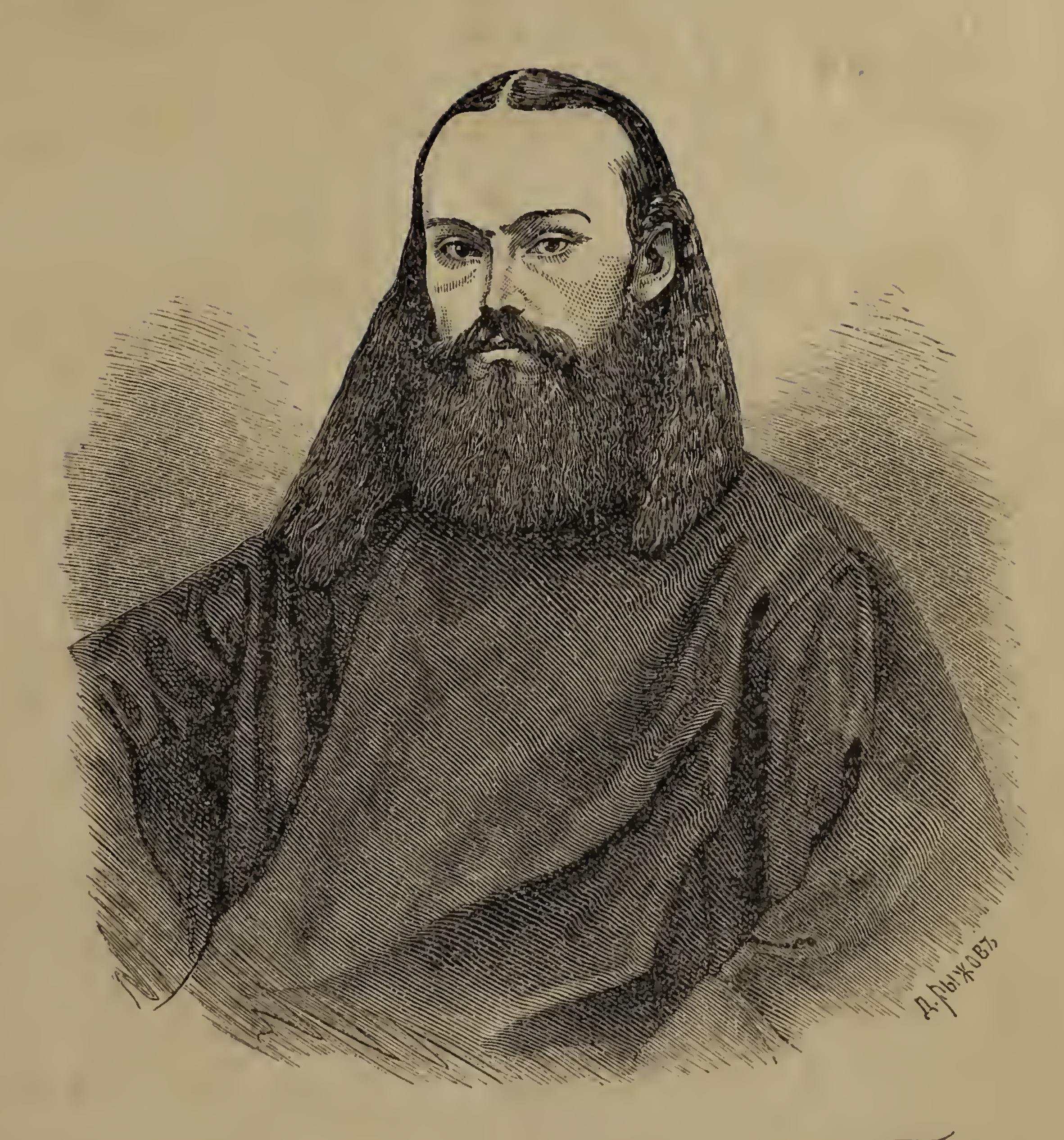
За пересылку прилагается 25 коп. или 3 почтовыхъ марки.

МОСКВА.
1876 г.

ОГЛАВЛЕНІЕ КНИГИ.

ОПЕЧАТКИ.

Стран.	Напечатано:	слѣдуетъ читать:
4—5.	5⁰ прежде а затѣмъ 4-е о проведеніи жел. дороги отъ Екатеринб. до Тюмени, на протяженіи 260 вер. в.	4-е прежде а затѣмъ. 5-е в. выбросить а прибавить да отъ Екатеринбурга въ Россію до гор. Осы находящагося на судоходной р. Камѣ около 260 верстъ... о прорытіи
7	2⁰) Канонниковъ.	г. Канонниковъ 2-е).
9	вер.,	верстъ
10	а по водѣ 140 вер.	а поводѣ 140 вер. см. таб. Б
11	1/1 4-ре въ сутки 1/1	(4-ре въ сутки).
16	См.	сѣв. шир.
17	1430... вер., д. разность.	1,430... вост: долг., разность
25	Финляндіи... Изложивъ	Финлядія... изложимъ
27	по 2⁰₀ коп. въ сутки	по 1/15 к. въ сутки.
	100 руб. кругомъ.	въ 10 руб. кругомъ.
28	А вывезено 300,000,000 пуд.	а вывезено 320,000,000 тоннъ
29	вывозятъ	вывозятъ на
30	въ Азію и Австрію.	въ Азію и Австралію
	около 100,000,000 пуд:	около 1,000,000,000 пуд.
31	неидущею... надоселенія	неидущія.., народоселенія
	Каспійскими морями.	Каспійскаго моря.
33	на одинъ.на 1000 выше ввоза	но одинъ.. на 10⁰₀ выше ввоза
	съ чистымъ доходомъ сверхъ	. . . .
	провознаго... съ пасажиры	съ пассажировъ.
35	только этотъ	только. Этотъ
43	какою	какого.
44	4 1/40 коп.	1/40 коп.
46	300,000,000 р.:. 1 по 6 к.	30,000,000... р. 1 к.=по 6.
47	и гр.	и 5 гр.
48	верховыхъ... гвиніп.	верховьевъ:.. Гвинеп
49	17,000 в., считая135 по 500 в.	17,000 вер... считая по 500 в.
	или дней.	или 135 дней.
	съ 500,000,000 пудовъ.	съ 50,000,000 пудовъ
50	то-то.	то это.



Священникъ Михаилъ Поповъ.

Громадные выгоды для Россійскаго государства отъ устройства въ Сибири новыхъ путей сообщенія.

Степень развитія промышленности, богатства и цивилизаціи во всякой странѣ зависитъ главнымъ образомъ отъ многочисленности и совершенства путей сообщенія, которые бы легко, быстро и дешево снабжали ея фабрики топливомъ и сырыми матеріалами, которые бы сокращали разстояніе между рудниками, каменноугольными копями, которые бы соединяли центры промышленной дѣятельности съ мѣстами потребленія, а также океаны и моря между собою, а мѣста удаленныя отъ морей съ гаванями. Въ этомъ отношеніи первое мѣсто занимаютъ по дешевизнѣ рѣки, моря, океаны и каналы, по быстротѣ телеграфы, желѣзныя дороги, затѣмъ слѣдуютъ почты и извозничества. Поэтому всѣ благоустроенныя государства заботятся объ усовершенствованіи существующихъ и объ устройствѣ новыхъ путей сообщеній: неотстаетъ въ этомъ отношеніи отъ прочихъ государствъ и Россія въ Европейской своей полосѣ; въ Азіатской же ея полосѣ путей сообщенія находятся почти въ первобытномъ состояніи, кана-

1*

ловъ и желѣзныхъ дорогъ нѣтъ ни одной версты, даже почтовыя и торговыя дороги лежатъ по издавна проведеннымъ пунктамъ, несмотря на большія уклоненія и затрудненія противъ новооткрываемыхъ пунктовъ. Европейская Россія страшится за тѣ громадные милліоны, которые потребуются на усовершенствованіе и устройство новыхъ путей сообщеній въ обширной Сибири, и которые будтобы не принесутъ и самыхъ скромныхъ прибылей. Чтобы разсѣять эти страхи и опасенія рѣшаюсь говорить о громадныхъ выгодахъ отъ устройства новыхъ путей сообщенія въ Сибири. Прежде всего скажемъ: о переносѣ Китайско-Русской торговой дороги изъ Кяхты въ Бурулъ-Тахай Семиполотинскъ, потому что этотъ новый путь не потребуетъ ни малѣйшихъ расходовъ и сократитъ путь на 2300 верстъ. 2-е О проведеніи Европейско-Азіатской желѣзной дороги отъ Царицына до Яркенда около 1700 вер. отъ Яркенда вѣтвь въ Индію до Кабула и Пешевера около 575 вер. а другая вѣтвь въ Китай до верховьевъ судоходныхъ рѣкъ Кіанга и Янтсекіанга около 1275 вер. Итого около 3500 верстъ.

3-е О прорытіи канала по старому руслу р. Аму къ Каспійскому морю отъ р. Аму около 300 верстъ.

5-е О проведеніи желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени, на протяженіи 260 вер. в., о прорытіи канала изъ Оби въ Енисей на протяженіи 1-й версты, о прорытіи канала изъ Енисея въ Лену на протяженіи 7-ми верстъ, а отъ Лены р. Алданомъ, впадающимъ въ Лену изъ Алдана въ р. Миланъ, впадающій въ Алданъ и вытекающій изъ озера Токъ, озеромъ, Токъ, а потомъ въ р. Зею вытекающую изъ озера Токъ и впадающую въ рѣку

Амуръ выше Влаговѣщенска, рѣкою Амуромъ въ Тихій океанъ, разчистить между Алданомъ и рѣкою Амуромъ и углубить русла.

4-е О проведеніи желѣзной Сибирской дороги отъ Оренбурга на Омскъ, Томскъ, Иркутскъ, Благовѣщенскъ, на Влади-востокъ, на протяженіи неболѣе 4700 вер.

6-е О проводѣ желѣзной дороги отъ Тюмени къ городу Вѣрному на протяженіи 2000 верстъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

а) *Новый Буруль-Тохайскій путь вмѣсто Кяхтинскаго для Китайскорусской торговли.*

Предъ нами весьма интересныя статьи г. Канонникова, изложенныя имъ въ 20, 21, 22 и 23. №№ Ирбитскаго листа за 1872 г. о предполагаемомъ новомъ пути изъ Тяндзина, мѣста Китайско-чайной торговли съ Россіей. Въ этихъ статьяхъ г. Кононниковъ даетъ предпочтеніе новому пути чрезъ Буруль-Тохай и Семиполатинскъ старому пути чрезъ Кяхту и единственное его предпочтеніе состоитъ въ томъ, что по новому пути предстоитъ сокращенія на 2300 верстъ; изъ Тяндзина, пишетъ онъ, чрезъ Кяхту до Москвы 8000 верстъ, а чрезъ Буруль-Тохай 5700 вер. и это тѣмъ интереснѣе, что къ новому пути нейдетъ та пословица, по которой иногда и дальше поѣдешь но скорѣе пріѣдешь, и наоборотъ: ближе поѣдешь, по позже пріѣдешь; по новой дорогѣ и ближе поѣдешь, и скорѣе и выгоднѣе пріѣдешь, какъ видно изъ тѣхъ сырыхъ мате-

ріаловъ, которые собралъ на мѣстѣ и набросалъ въ Ирбитскій листокъ. 2) Канонниковъ кромѣтого чрезъ новую дорогу можно вести торговлю не только съ Китаемъ, но съ Индустаномъ, Кундуцомъ, Туркестанами Китайскимъ и Русскимъ, Кохапомъ, Бухарой и Хивой; тамъ, по старому пути, торговали хоть и съ четырехсотмилліоннымъ народонаселеніемъ, но однимъ только чаемъ отъ нихъ и небольшимъ количествомъ кожъ и суконъ отъ насъ, а здѣсь по новому пути можемъ торговать съ тѣмъ четырехсотмилліоннымъ населеніемъ своимъ чередомъ и съ народами 350,000,000 человѣкъ; тамъ торговали на милліоны, а здѣсь можемъ торговать на десятки милліоновъ съ перваго шагу. И это тѣмъ вѣроятнѣе, что по словамъ Канонникова одна Чуйская торговля на Кысъ-Агачѣ доставитъ оборота на 2,000,000 руб. За тѣмъ эту торговлю можно развить и до сотней милліоновъ, потому что по этой новой дорогѣ мы можемъ покупать для себя и для Европы сверхъ чая и шолка, хлопокъ, рисъ, фрукты, сахарный тростникъ, олово и проч. а продавать имъ кожи, сукна, бумажныя и проч. издѣлія въ гораздо большихъ размѣрахъ; всѣ эти товары доселѣ шли къ намъ изъ Китая и Индію чрезъ Англичанъ, Голландцовъ и прочихъ приморскихъ народовъ, съ переплатою имъ около 5—6 руб. на пудъ, а нынѣ этимъ путемъ можемъ покупать изъ первыхъ рукъ и даже нѣкоторые продавать другимъ народамъ, провозя по своимъ желѣзнымъ дорогамъ и доставляя имъ доходъ.

О новой дорогѣ изъ Тяндзина чрезъ Бурулъ Тохай въ Ирбитскомъ листкѣ см. №№ 20—23 1872 г. г. Канонниковъ пишетъ слѣд.

ТАБЛИЦА А.

	Число верстъ.	Сред. ходъ дней.	Средняя цѣна за провозъ пуда.	
отъ Москвы желѣзною дорогою до Перми	1352	13	1	30
отъ Перми гужемъ до Тюмени. . . .	648	15		
Тюмени — на Карбозахъ вмѣщающихъ до 1200 пуд. — до Семиполатин.	1350	22½	—	42½
Семипол. — до Кокпетовъ.	200	6	—	65
Кокпет. — до Зайсан. пост.	240	6	—	65
отъ Зайсанск. поста водой до Бурул. Тохая.	160	5	—	45
Бурулъ Тохая — верблюдами *a* — до Уля Сутая .	250	7½	—	12
Уля Сутая — до Тяндзина . .	1500	45	—	72
да въ 4-хъ перевалкахъ Перми, Тюмени. Семиполатинскѣ и Бурулъ Тохая.		6		
Итого. .	5700	126	4	31½

Примѣч. а) за верблюда подъ кладь въ 12½ пуд. платится по 6 р. въ мѣсяцъ, это придется по 5 к. съ пуда за 100 в. слѣд. столько же сколько платится за провозъ на лошадяхъ.

Между тѣмъ какъ по старой дорогѣ чаи и прочіе товары Китайскіе шли изъ Тяндзина въ Кяхту 2500 и отъ Кяхты до Москвы 5500 вер., итого 8000 вер., Слѣдовательно новый путь короче стараго на 2300 вер., Разсчитывая стоимость провоза одинаково съ провозомъ на лошадяхъ и верблюдахъ т. е. по 5 к. съ пуда на 100 верстъ на 2300 вер. обойдется по

ТАБЛИЦА Б.

Названіе замѣчательныхъ пунктовъ отъ Тяндзина.	Чис. Вер.	Лѣтній путь.								Зимой все на лошадяхъ.		
		Впередъ.				Обратно.						
		На чемъ ѣхать.	Дней ходу.	Съ пуда почемъ. Р.	Коп.	На чемъ ѣхать.	Дней ходу.	Съ пуда почемъ. Р.	Коп.	Дней ходу.	Съ пуда почемъ. Р.	Коп.
Уля Сутай	1500	На лоша-	15	—	60	На лоша-	15	—	60	15	—	60
Бурулъ Тохай	250	дяхъ	2½	—	10	дяхъ	2½	—	10	2½	—	10
Зайсанскій постъ	160	параходъ	1½	—	2¼	противъ	2	—	4	1½	—	6½
Кокпекты	240	параходъ	1¾	—	3¼	воды	3½		6½	2½	—	9½
Семиполатинскъ	200	по водѣ	1½	—	2½		3	—	5	2	—	8
Тобольскъ	1090		7¾	—	13¾	прот. воды	14½	—	27½	11	—	43½
Тюмень	260	прот. воды	3¾	—	6¾	по водѣ	1½	—	3½	2½	—	10½
Пермь	648	лошад.	7	—	30	лошад	7	--	30	7	—	
Нижній	970	параходъ	12			параход.	—	--		13	—	30
Москва	410	желѣз. дор.		—	50	желѣз. дор.	—	—	50			55
На четыре перегрузки	—		6		»		6	—	—	—	—	
	5700		58½	1	78½		67	1	93½	57	2	33
Экономнѣе у пуда противъ счета въ таблицѣ А. Изложеннаго			67½	2	53	—	59	2	38	69	1	98½
Оцѣнивая экономію во времени по $2^{0}/_{0}$ въ мѣсяцъ съ рубля товара, стоющаго 40 р. пуд.			—	1	80	—	—	1	57½	--	1	85
въ 4 руб. пудъ			—	—	18	—	—		15	—	—	18½
Итого экономіи			—	4	33	—	—	3	95	--	3	83½
			—	2	71	—	—	2	53	-	2	13
Прилагая къ нимъ экономію новаго пути			—	3	28	—	—	3	28	—	3	22
противъ стараго отъ пуда			—	1	36½	—	—	1	36½	—	1	36½
будетъ всей экономіи отъ товаровъ въ 40 р. п.			--	7	61	—	—	7	23	—	7	11½
въ 4 р. пуд.				4	7½	—	—	3	90¼	—	3	49½

Примѣч. а) За провозъ на параходѣ противъ воды считается будетъ и считаться далѣе въ двое дороже противъ провоза по водѣ, потому что параходъ съ обыкновеннымъ грузомъ при одинаковомъ расходѣ идетъ въ двое скорѣе по водѣ, чѣмъ противъ воды. только ½ к. прибавляется съ пуда на 100 вер. на рискъ, потому что по водѣ параходъ можетъ сильнѣе зарѣзаться на мель чѣмъ противъ воды, и труднѣе сняться съ мели, можетъ баржи и параходъ сильнѣе поламать. чѣмъ противъ воды, если набѣжитъ на мель.

ТАБЛИЦА В.

Замѣчательные пункты отъ Тяндзина.	Чис Верстъ.	Лѣтній путь. Впередъ. Какъ ѣхать.	Дней ходу.	Съ пуда Р.	Почемъ Коп.	Обратно. Какъ ѣхать.	Дней ходу.	Съ пуда Р.	Почемъ Коп.	Зимній. На 2-хъ лошад. Дней ходу.	Съ пуда Р	Почемъ Коп.	На 3-хъ лошадяхъ. Дней ходу.	Съ пуда Р.	Почемъ Коп.
Уля Сутай.	1500	Лошади	7½	1	20	лошади	7½	1	20	7½	1	20	5	1	80
Буруль Тохай.	250	Лошади	1¼	—	20	лошади	1¼	—	20	1¼	—	20	¾	—	30
Зайсанскій постъ	160	Параходъ	¾	—	4	противъ воды	1½	—	6¼	¾	—	10	½	—	19¼
Кокпекты	240	Параходъ	1⅕	—	6	противъ воды	2½	—	9	1⅕	—	19½	¾	—	28¾
Семиполатинскъ	200	Параходъ	1	—	5	противъ воды	2	—	8	1	—	16	¾	—	24
Тобольскъ	1090	по водѣ	5½	—	27¾	прот. воды	11	—	43½	5½	—	87¼	3½	1	30¾
Тюмень.	260	прот. воды	2½	—	10½	по водѣ	1¼	—	6½	1¼	—	20¾	¾	—	31¾
Пермь	648	лошади	3¼	—	52	лошади	3¼	—	52	3¼	—	52	2⅙	—	78
Нижній.	970	½ по водѣ и ½ прот. воды	7	—	30		7	—	30	5	—	76	3¼	1	17
Москва	410	паравозъ	½	—	20	паравозъ.	½	—	20	½	—	20	½	—	20
Остановки въ 3 перевалкахъ.	—	—	6	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого.	5700	—	86½	2	25½	—	43¾	3	15	27¼	4	41	18	6	59
Разность противъ счета съ Таб. Б. изложеннаго будетъ	—	Б. менѣе	—22	+1	17	—	—23¼	+1	21½	—29¾	+2	8	39	-4	26
экономіи отъ сокращеній времени въ провозѣ, полагая по 2% въ мѣсяцъ съ рубля у товара стоющаго 40 р пудъ.	—	—	22	—	53	—	23¼	-	56½	29¾	—	80	39	1	2½
4 р.	—	—	22	—	5⅓	—	23¼	—	5½	29¾	—	8	39	—	10¼
160 р.	—	—	22	2	36½	—	23¼	2	50	29¾	3	17½	39	4	9

Примѣч. Б. черта — менѣе значитъ выгоднѣе, а + болѣе значитъ убыточнѣе противъ счета означеннаго въ таблицѣ Б.

1 руб. 15 к. на пудъ экономіи, да сбережется времени 80 сутокъ по новому пути, потому что на проходъ лишнихъ 2300 вер., по старому пути, пойдетъ, какъ видно изъ выше-приведенной таблицы по 33 вер., въ сутки на лошадяхъ и верблюдахъ—70 сутокъ да на пяти лишнихъ переваловъ 10 сутокъ, какъ завѣряетъ Каноникковъ Итого 80 сутокъ. Выражая стоимость траты времени для капитала по 2 коп. въ мѣсяцъ на рубль и оцѣнивая 1 пудъ Китайскаго товара {чая въ 40 руб. / другихъ 4 руб.} получится экономіи съ пуда за 80 сутокъ, или $2^2/_3$ мѣсяца {2 р. $13^1/_2$ к. / $21^1/_2$ к.} итого съ пуда экономіи будетъ по новому пути противъ стараго на {3 р. 28 к. / 1 р. $36^1/_2$ к.} и по $8^1/_2$ коп. на рубль оборотнаго капитала. Это вѣдь очень хорошо, не правдали? Но и по этому новому пути можно далеко выгоднѣе провозить товары изъ Китая, Индіи и сосѣднихъ съ ними странъ въ Россію и обратно. Служа въ казачьей линіи Желѣзенскомъ приходѣ я былъ очевидцемъ того, что обозы въ 10—20 возовъ по 25 пудовъ въ каждомъ приходятъ въ село, прикащикъ обозный нанимаетъ лошадей по 25 коп. на станокъ въ 25 верстъ, пока запрягаютъ, прикащикъ закусываетъ и отдыхаетъ, въ этомъ проходитъ часъ времени, на другомъ станкѣ тоже идетъ, такимъ образомъ обозъ этотъ проходитъ въ сутки 100 даже 120 вер., проходя въ часъ по 5—6 верстъ и употребляя на перепряжку лошадей и отдыхъ 4 часа, съ расходомъ съ возу въ 25 пуд. одного рубля за 100 вер., то есть по $^1/_{25}$ к. съ версты и пуда, или по 4 коп. съ пуда на 100 верстъ. Но такъ бываетъ, нужно помнить, когда обозы идутъ около 20 возовъ, и идутъ въ благопріятное время, но если сойдутся обозы возовъ въ сто, то могутъ выдти затрудненія, лошадей можетъ

недостать, тогда приведется или ждать пока свезутъ часть обоза и возвратятся, или нанимать изъ ближнихъ деревень, въ томъ и другомъ случаѣ дороже возмутъ за провозъ, дороже возмутъ въ ненастное, равно и страдное время. Въ устраненіи этихъ затрудненій нужно заключить отъ торговой компаніи контракты съ жителями тѣхъ селъ, по коимъ должны проходить товары на поставку нужнаго количества лошадей, съ уплатой по 1 коп. на лошадь съ версты и воза въ 25 пудовъ. На двухъ параходахъ я наблюдалъ въ мѣстахъ, гдѣ параходъ съ тремя нагруженными баржами, шелъ по рѣкѣ подлѣ столбовой дороги въ часъ по $6^1/_2$ вер. противъ воды и по 13 вер. по водѣ; слабосильные же параходы противъ воды въ часъ по 2 вер. а по водѣ верстъ 6—7; и часа 4 останавливаются въ сутки. для нагрузки дровъ, принятія клади и пассажировъ. Поэтому приблизительно можно считать, что товары, какъ на лошадяхъ, такъ и на параходѣ 4 часа въ сутки стоятъ и 20 часовъ идутъ, — слѣдовательно надобно считать, что товары могутъ проходить въ сутки на лошади 100 вер. на параходѣ противъ воды 70 вер. а по водѣ 140 вер.

Теперь сочтемъ: невыгоднѣе ли будетъ для владѣльца товаровъ вести товары со срочными ходами, считая срочный ходъ парахода 100 вер. въ сутки или 20 часовъ и по 4 коп. съ пуда за 100 верстъ, противъ воды и 200 верстъ по водѣ по 2 ½к. съ п. на 100 в. и срочный ходъ на 2-хъ лошадяхъ 200 вер. т. е. по 10 вер. въ часъ ¼ 4-ре часа полагаемъ на остановки въ сутки ¼ и по 8 коп. съ пуда на 100 вер. а на 3-хъ лошадяхъ по 15 въ часъ, а въ сутки 300 вер. и по 12 к. съ пуда на 100 вер? Для наглядности и краткости изложимъ это въ таблицѣ В.

Оказывается что со срочными или скорыми поѣздами невыгодно вести, кромѣ товаровъ стоющихъ за пудъ 160 руб. и даже около 100 руб. за пудъ, а на тройкахъ т. е. съ уплатою 3 коп за провозъ съ версты даже и товары стоющіе 160 руб. за пудъ убыточно возить.

Изъ таблицъ Б. и В. видно, что провозъ вообще всѣхъ товаровъ изъ Китая и Индіи и сосѣднихъ съ нимъ странъ далеко дешевлѣ обходится противъ провоза товаровъ изъ Россіи и Сибири, и причина тому та, что товары идущіе въ Россію идутъ отъ Бурулъ Тохая до Тюмени около 2000 вер. по водѣ, а товары идущіе изъ Россіи идутъ противъ воды, а параходы противъ воды идутъ въ двое тише, и слѣдовательно провозъ за это разстояніе считается вдвое дороже.

б) Другой новый, еще болѣе кратчайшій и выгоднѣйшій путь для торговли Русско-Китайской и Индійской, это вмѣсто Тяндзинскаго Урумчайскій.

Въ тѣхъ же своихъ статьяхъ г. Канонниковъ пишетъ, что чайную торговлю и торговлю вообще можно направить изъ Китая въ Россію вмѣсто Тяндзина изъ Урумчи двумя путями, или чрезъ Чаганъ-Або или чрезъ Чугучакъ

Изъ Урумчи до Чаганъ-Або 500 вер., изъ Чаганъ Або до Кокпетовъ 200 вер., отъ Кокпетовъ до Семиполатинска 200 вер., Итого 900 верстъ. Изъ Урумчи же до Чугучака 550 вер. отъ Чугучака до Коклектовъ 120 вер., отсюда до Семиполатинска 200 вер., итого 970 в.,

Выше мы видѣли что изъ Тяндзина до Уля-Сутая 1500 верстъ, изъ Уля Сутая до Бурулъ-Тохая 250 вер., изъ Бурулъ Тохая до Зайсанскаго поста 160 вер., изъ Зайсанскаго поста до Кокпетовъ 240 вер., изъ Кокпетовъ до Семиполатинска 200 вер., итого изъ Тяндзина до Семиполатинска 2350 вер., такимъ образомъ выходитъ, что торговая дорога изъ Урумчи до Семиполатинска будетъ ближе противъ дороги изъ Тяндзина на 1380 вер., чрезъ Чугучакъ, и на 1450 вер., чрезъ Чаганъ-Або.

И если торговля Русскихъ съ Китайцами чрезъ Урумчи находится въ такомъ же отношеніи по цѣнности на наши и Китайскіе товары противъ Тяндзина т. е. если вывозимые изъ Китая не дороже, а ввозимые товары отъ Русскихъ не дешевлѣ въ Урумчи противъ Тяндзини,—о чемъ г. Канонниковъ къ сожаленію умалчиваетъ въ своихъ статьяхъ, но въ чемъ едвали можно сомнѣваться — то торговля чрезъ Урумчи должна быть предпочтена Русскими противъ торговли чрезъ Тяндзинъ, потому что сокращаетъ путь на 1450 вер притомъ по хищнымъ монгольскимъ племенамъ и по сухому пути, провозъ, по которому бываетъ въ двое и трое дороже противъ провоза по водяному пути. Надобно полагать что невыгодной разницы на товары для Русскихъ не должно быть въ Урумчи противъ Тяндзина, такъ какъ изъ восточныхъ провинцій Китая, самыхъ многолюднѣйшихъ, къ западнымъ, ближнимъ къ Россіи, сообщеніе водяное по рѣкамъ Гоанго и Янсекіангу и слѣдовательно дешевле противъ сухопут-

наго покрайнѣй мѣрѣ въ двое; къ тому же для торговли Русскихъ съ Китайцами очень достаточно и западныхъ провинцій какъ довольно многолюдныхъ, и какъ воздѣлывающихъ чай; еще чрезъ восточные провинціи съ Китаемъ ведутъ торговлю кромѣ Русскихъ Европейцы, Американцы, и вообще народы всѣхъ частей свѣта, а для торговли чрезъ западныя провинціи Китая у Русскихъ почти не будетъ конкуррентовъ, а давно и каждому извѣстно, что торговать выгоднѣе тамъ гдѣ нѣтъ, или, сравнительно, менѣе конкурентовъ Во всякомъ случаѣ, сокративши на 1450 верстъ торговую дорогу Русскихъ съ Китайцами чрезъ Урумчи противъ Тяндзина, мы выигрываемъ: провозу на верблюдахъ и лошадяхъ по 5 коп. съ пуда на 100 вер., у пуда 42½ коп. уменьшенія времени, считая около 33 вер., въ сутки на верблюдахъ, 43½ сутокъ, за кой причтется торговыхъ процентовъ по 2% въ мѣсяцъ съ рубля со стоимости товара у пуда въ 40 руб. 1 руб. 15 коп. у пуда въ 4 р. 11½ у пуда въ 160 р. 4 руб. 60 к.

А всей экономіи т. е. провозныхъ и процентныхъ будетъ у пуда въ 40 руб. 1 руб. 87½ коп. у пуда въ 4 руб. 84 коп. у пуда въ 160 р. 5 руб. 32½ к.

И такъ нынѣшняя торговая дорога Русскихъ съ Китайцами, простирающаяся изъ Тяндзина чрезъ Кяхту въ Москву до 8000 верстъ можетъ быть при направленіи изъ Урумчи чрезъ Чаганъ-Або въ Москву же въ 4250 вер., и слѣдовательно сократиться на 3750 вер., что доставитъ выгоды въ провозѣ съ пуда по 1 руб 87½ к. и уменьшиться времени на провозъ товаровъ 123½ сутокъ, что тоже доставитъ выгоды, разсчитывая по 2% въ мѣсяцъ на рубль у пуда товара въ 40 руб. 3 руб. 30 к. у пуда въ 4 р. 33 к. а пуда въ 160 руб. 13 руб. 20 к.

Всей же экономіи будетъ у пуда въ 40 р. 5 р. $17^{1}/_{2}$ к.
въ 160 р. 15 р. $7^{1}/_{2}$ к.
въ 4 р. 2 р. $20^{1}/_{2}$ к.
это обойдется по 13% на рубль у пуда товара въ 40 р.
почти по $9^{1}/_{2}$% » » » въ 160 р.
по 55% » » » въ 4 р.

Понятно, что если этой дорогой изъ Урумчи направить въ Россію одни чаи, это около 2,000,000 пудовъ, потребляемыхъ въ Россіи, то Россійскіе купцы и жители потребители будутъ имѣть каждогодной экономіи въ 10,000,000 руб., да другихъ товаровъ хлопка, олова, красокъ, шелка, сахарнаго песку, сарачинской крупы, фруктовъ и проч. положимъ 1,000,000 пудовъ, отъ коихъ кругомъ по 2 р. съ пуда выгоды составится около 12,000,000 руб. Столько же пудовъ т. е. около 3,000,000 пудовъ товара: суконъ, бумажныхъ издѣлій, кожъ и проч. направить изъ Россіи въ Китай, Индію и сосѣднія съ нами страны, отъ коихъ получится выгода около 12,000,000 руб. за провозъ этихъ 6,000,000 пудовъ останется въ Россіи около 9,000,000 руб. потому что изъ 2 руб. за провозъ съ пуда на разстояніи 4250 верстъ только за 700 вер. приведется платить за границей отъ Урумчи до Кокпетовъ 700 вер. слѣдовательно около 35 коп. итого выгоды предвидится около 33,000,000 руб. для Россіи. Если сбросить изъ нихъ до 3,000,000 руб. платимыхъ нынѣ за идущіе товары изъ Россіи въ Китай и обратно, все еще остается до 30,000,000 руб. выгоды въ годъ. Вѣдь очень много?!

Послѣ этого остается только желать, чтобы Правительство и общества Русскіе обратили серьезное вниманіе на предлагаемые новые вмѣсто Кяхтинска-

го торговые пути И это тѣмъ нужнѣе, что Европейско-Азіатская желѣзная дорога до Китая и Индіи должна проходить вблизи этихъ путей, о чемъ сейчасъ станемъ говорить

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Объ устройствѣ желѣзной Европейско-Азіатской дороги отъ Царицына до Ярkенда, на разстояніи 1700 верстъ, отъ Ярkенда одна вѣтвь въ Индію до Кабула и Пешевера на разстояніи 545, вер. а другая до верховьевъ судоходныхъ рѣкъ Кіанго и Янсскіанго, на протяженіи 1275. Итого около 3500 верстъ. Мы рѣшились говорить о постройкѣ желѣзной дороги по такимъ мѣстамъ, гдѣ нѣтъ верстовыхъ столбовъ, показывающихъ дѣйствительное разстояніе. По этому необходимо прибѣгнутъ къ нижеслѣдующимъ вычисленіямъ и соображеніямъ, которые впрочемъ, хотя и составятъ небольшое отступленіе, но очень интересны.

От Москвы до Нижняго Новгорода 390 вер.)
а по желѣзной дорогѣ. . . . . 410 вер.)
см. 78 стр.) мѣсяцеслово
см. 307 стр.) за 1865 г.

Новгородъ лежитъ подъ 61°, 40′ в. д. 56°, 20 см.
а Москва. . . . . 55°, 14′, » 55°, 45 »
разность . . . . . . въ—6 20 » » 35 »

Хорошо, считая въ градусѣ 104⅓ версты, въ ми-

нутѣ $1^3/_4$ версты, должно бы быть по географическому счету $671^1/_2$ вер., вычтя изъ нихъ 390 вер., будетъ лишнихъ $281^1/_2$ вер., т. е. 72^0_0 противъ дѣйствительнаго разстоянія.

Санктпетербургъ лежитъ подъ 47^0 $58^м$ в., д. 59^0 $57^м$ с. ш. Вычтя изъ Московскихъ долготъ разность будетъ 7^0 $16^м$ должно быть $756^1/_2$ вер., по географіи, по желѣзной же дорогѣ считается 604 вер., опять лишняго противъ дѣйствительнаго разстоянія $152^1/_2$ вер., или 25^0_0.

Вычтемъ изъ Нижегородскихъ долготъ Санктпетербургскіе, разность будетъ 13^0, $42^м$, географическихъ верстъ 1430 дѣйствительныхъ же только 1067 вер., слѣдовательно лишняго противъ дѣйствительнаго 363 вер., или 34^0_0;

Охотскъ лежитъ подъ 160^0 $57^м$ в., д., выключивъ изъ нихъ Санктпетербурскіе долготы, разность будетъ 12^0 $59^м$, или $13{,}054^1/_2$ вер., дѣйствительнаго же разстоянія считается 9615 вер., слѣдовательно лишняго противъ дѣйствительнаго разстоянія $3438^1/_2$ в., или почти $35^{10}/_{20}$. Выключивъ Санктпетербурскіе долготы изъ Семиполатинскихъ 97^0 $56^м$ разность будетъ 49^0, 58 или 5215 вер., тогда какъ между ними разстоянія по верстовымъ столбамъ 4012 вер., слѣдовательно по географіи лишняго противъ дѣйствительнаго разстоянія 1181 вер., или 28^0_0; выключивъ Санктпетербурскіе долготы изъ Тюменскихъ 83^0 $12^м$ вер., д разность будетъ 35^0 $54^м$, $3759^1/_2$ вер., по почтовой же дорогѣ 2705 вер., слѣдовательно лишняго по географіи противъ почтовой дороги $1054^1/_2$ вер., или 28^0_0.

И такъ въ 7 приведенныхъ пунктахъ по числу градусовъ долготы должно бы быть разстоянія 14,545

вер., по почтовымъ же дорогамъ выходитъ только 10,745 вер., оказывается разстоянія по географіи больше на 4200 вер., или на 37% противъ разстоянія по почтовой дорогѣ. Но и это далеко не дѣйствительное сокращеніе разстоянія противъ географическихъ счетовъ. Кому неизвѣстно какъ уклоняются отъ прямой линіи и самыя столбовыя дороги, то нужно своротить съ прямой линіи отъ подходящей рѣки, то нужно объѣхать болото, песокъ, лѣсъ и проч. такъ что нерѣдко случается ѣхать лѣтникомъ 30 вер., а зимникомъ 20 вер., или на 50% менѣе, а 2, 3 версты то и дѣло выбрасывается зимникомъ противъ лѣтника, и самыя зимнія дороги дѣлаютъ часто уклоненія; сверхъ того въ разстояніи въ 100 вер., четыре станка всегда болѣе или менѣе дѣлаютъ уклоненія отъ прямой линіи, такъ какъ станки при поселеніяхъ выбираютъ не прямолинейность, а воду и вообще удобства къ жизни, не погрѣшимъ кажется, если въ приведенныхъ случаяхъ прибавимъ къ 37% еще до 13% на уклоненія и будемъ считать всего дѣйствительнаго разстоянія прямолинейно въ долготахъ на 50% менѣе противъ географическихъ счетовъ по градусамъ. И это вычисленіе тѣмъ вѣроятнѣе будетъ, если обратимъ вниманіе на разстояніе 1-го пункта отъ Москвы до Нижняго, тамъ очень слабое уклоненіе столбовой дороги отъ прямой линій, оба пункта Москва и Нижній стоятъ подъ однимъ почти градусомъ широты, только 35 шир. или $41\frac{3}{4}$ вер., уклоненія или разности между ними, отъ того тамъ дѣйствительнаго разстоянія на 72% менѣе противъ градуснаго. И если бы уклоненіе дороги отъ Москвы въ Нижній было не угловое при переѣздѣ чрезъ Волгу, а прямолинейное, какое можетъ дѣлать землемѣръ, тогда отъ Москвы до Нижняго будетъ можетъ быть не болѣе 350 вер., или около 100% на 100 т. е. въ двое менѣе противъ географическихъ счетовъ.

Теперь попытаемся такимъ же образомъ провѣрить дѣйствительное разстояніе находящееся въ градусахъ широтъ по долготамъ. Для этого возьмемъ Архангельскъ и Астрахань, какъ лежащіе подъ нимъ почти градусомъ долготы—Архангельскъ подъ 67° 32', а Астрахань подъ 65° 42' — только на 1° 50' Архангельскъ восточнѣе Астрахани,—это уклоненіе ничего не значитъ при тысячи верстныхъ разстояніяхъ. Архангельскъ лежитъ по 64° 32' с. ш. а Астрахань подъ 46°, 21', разность географическаго разстоянія между ними 18° 11', или 1891¼. Тогда какъ дѣйствительнаго т. е. по столбовой дорогѣ разстоянія между ними чрезъ Нижній 2732 вер., или на 41½% болѣе противъ географическаго. Отъ Архангельска къ югу до Нижняго 1353 вер., а по географіи 10% 1' с. ш. или 1045 вер., слѣдовательно на 33% менѣе. И отъ Нижняго до Астрахани 1379 вер., а по географіи 8 град. 1 минута с. ш. или 855 вер., или на 61% менѣе противъ дѣйствительнаго.

	Сѣв. шир. число град.	минутъ.	Число вер. соотвѣтствующихъ градусамъ сѣв. шир.	Число вер. по столбовымъ дорогамъ.	Число вер по желѣзной дор.
Еще Москва сѣвернѣе Тулы на	1	33	162⅓	169	181
Тула » » Орла »	1	14	129¼	170	177
Орелъ » » Курска »	1	13	127	126	144
Курскъ » » Харькова	1	44	181⅓	232	232
Итого отъ Москвы до Харькова .	5	45	600⅓	697	734

Если допустить на уклоненія отъ прямой линіи отъ Москвы къ Харькову по почтовой дорогѣ 97 верстъ, или 16% а по желѣзной 132½ вер., или 22% то все еще остается 600 вер., т. е. разстояніе причитающееся по числу градусовъ сѣверной широты;

	Сѣверной шир. число		Число вер. соотвѣтствующихъ град. сѣвер. широты	Число вер. по почтовой дорогѣ.
	Град.	Мин		
Москва южнѣе Ярославля на	1	52	$195^1/_4$	261
Ярославль » Вологды. .	1	36	167	$186^1/_2$
Итого. .	3	28	362	$447^1/$
Москва » Архангельска .	8	47	$916^1/_2$	1206

Если допустить оказывающіяся лишними $85^1/_2$ в., или 24^0_0 по почтовому тракту противъ градусовъ широты на уклоненія отъ Москвы до Вологды, то все еще остается 362 вер., то есть сколько должно быть по градусамъ сѣверной широты, а изъ 1206 вер., выключимъ $289^1/_2$ или 31^0_0 то еще останется $916^1/_4$, кои должны быть по градусамъ широты.

Изъ этихъ тоже 7 пунктовъ видно, что разстояніе заключающееся въ град широтъ не только неменѣе противъ разстоянія по столбовымъ дорогамъ, какъ видѣли въ градусахъ долготъ, но еще болѣе на 35^0_0 или 35 вер ,такъ что въ градусѣ широты (идя отъ экватора къ сѣверу) выходитъ разстояніе по столбовымъ дорогамъ около 140 вер., тогда какъ въ градусѣ долготы (идя съ запада на востокъ) почти въ двое менѣе т. е. около 55 вер., это нужно и будемъ имѣть при вычисленіяхъ въ постройкѣ желѣзной Европейско-Азіатской дороги отъ Царицына въ Китай и Индію, и вообще Сибирскихъ путей сообщенія, тоже видимъ и въ заграничныхъ широтахъ и долготахъ. Такъ между Стокгольмомъ и Петербур-

гомъ географическое разстоянiе 12° в., долг. или 180 географическихъ миль, дѣйствительное же разстоянiе только 80 географическихъ миль, слѣдовательно менѣе чѣмъ въ двое; а отъ того же Стокгольма къ Парижу географическое разстоянiе по градусамъ широты 155 миль, а дѣйствительное разстоянiе 176 миль, это болѣе 10%.

Еще отъ Лондона къ Берлину на востокъ географическое разстоянiе 13 град. в. д. или 195 миль дѣйствительнаго же разстоянiя 105 миль почти на 90% болѣе номинальное противъ дѣйствительнаго, а отъ того же Лондона къ Лиссабону съ сѣвера на югъ 11 гр. сѣв. шир. или 165 миль, дѣйствительное ли разстоянiе $181^1/_3$ миль или на 10% болѣе противъ географическаго. Оказывается что и въ заграничныхъ морскихъ долготахъ дѣйствительное разстоянiе почти въ двое менѣе противъ номинальнаго—географическаго, т. е. около 55 и 60 верстъ въ градусѣ долготы, а въ широтахъ не менѣе какъ на 70% дѣйствительное разстоянiе болѣе географическаго, такъ что въ градусѣ широты нужно считать никакъ не менѣе 120 верстъ

Примѣч. 1-е Свѣденiя о дѣйствительномъ разстоянiи между указанными заграничными городами взяты изъ всеобщаго календаря Германа за 1870 г. стр. 224, а огеографическомъ — номинальномъ изъ географическаго Атласа Симашко за 1868 годъ.

2-е Примѣч. Изъ Русскихъ и заграничныхъ указанныхъ пунктовъ видно, говорили мы, что въ каждомъ градусѣ широты вообще въ двое больше разстоянiя, чѣмъ въ градусѣ долготы, и такъ какъ это идетъ въ Россiи на протяженiи 18 град., отъ Архангельска къ Астрахани, а заграницей на протяженiи 13 гр., отъ Лондона къ Лиссабону, то это на-

водитъ на мысль, что земля наша дѣйствительно у полюсовъ сжата и при томъ такъ, что она скорѣе имѣетъ форму не шарообразную, какъ принято считать, а цилиндро трубко образную, какъ едвали не приведется современемъ считать, особенно когда изслѣдуются полюсы.

Во всякомъ случаѣ, мы должны пока считать землю яйцеобразною, т е. у полюсовъ сжатою, а подъ экваторомъ возвышенною, пока не представится положительныхъ опроверженій противъ того. Почему въ правѣ мы считать, что во всякомъ градусѣ широты отъ экватора до каждаго полюса дѣйствительнаго разстоянія по $104^3/_4$ вер. а въ градусахъ долготы въ первомъ, поясѣ подъ Экваторомъ въ $104^1/_3$ в. во 2-мъ отъ экватора на $^1/_{90}$ или на 1 версту и $79^1/_2$ саженъ менѣе въ каждомъ градусѣ долготы противъ градуса 1-го пояса, въ градусѣ 3-го пояса долготы должно быть менѣе еще на $^1/_{90}$ или на 1 вер. и $79^1/_2$ саж. и такъ далѣе такъ, что въ 90-поясѣ отъ экватора т. е. въ самомъ концѣ земли въ каждомъ градусѣ долготы по 1-й верстѣ и $79^1/_2$ саженей. По этому разсчету въ каждомъ градусѣ долготы, расположенной напримѣръ, подъ 45 градусомъ широты должно быть по $51^1/_3$ в., а въ градусѣ долготы расположенномъ около 40-го градуса широты по 58 в. И такъ далѣе, что и будемъ имѣть въ виду при исчисленіяхъ постройку путей сообщенія въ Сибири и Азіи.

Послѣ всего этого можно приступить и приступимъ—къ исчисленіямъ по постройкѣ Европейско-Азіатской желѣзной дороги.

Направленіе и длина этой дороги.

Европейско-Азіатскую желѣзную дорогу нужно весть по нашему мнѣнію отъ Царицына а, чрезъ Гурьевъ или Эмбинскъ,—гдѣ удобнѣе,—Чемкентъ, Туркестанъ,

Ташкентъ, Кокандъ, Кошгаръ до Яркенда. Это 30 град. В. Д. расположенныхъ около 45 гр. с. ш., считая въ каждомъ таковомъ градусѣ по $51^1/_3$ в. будетъ 1,540 вер.; б., отъ Яркенда въ Индію до Кабула и Пешавера, расположенныхъ на судоходныхъ рѣкахъ, впадающихъ въ рѣку Гоангесъ имѣющаю связь со всею Индіею посредствомъ судоходныхъ рѣкъ и желѣзныхъ дорогъ, это 5 град. с. ш., считая въ каждомъ градусѣ по $104^1/_3$ в. будетъ $521^2/_3$ версты; в., отъ того же Яркенда другая вѣтвь къ судоходнымъ верховьямъ рѣкъ Кіанга и Янссикіанга, орошающихъ самыя населенныя и производительныя мѣста Китая, это на протяженіи 20 гр. в. д., расположенныхъ около 40 град. с. ш., считая по 58 вер. въ каждомъ такомъ градусѣ будетъ 1,160 в. Итого вся Европейско-Азіатская дорога въ Индію и Китай будетъ протяженіемъ $3,221^2/_3$. Прибавивъ на уклоненія этой дороги отъ прямой линіи $278^1/_3$ вер. Всего будетъ кругломъ числомъ 3500 верстъ. Лессепсъ и многіе другіе думаютъ весть желѣзную

Примѣчаніе. Джитышаръ, новое государство, образованное Якубъ-Бекомъ изъ Кашгара, Яркенда и проч. сообщается съ Русскими владѣніями тремя путями: 1. Чрезъ Аксусъ Кульджею, Вѣрнымъ и Семипалатинскомъ, 2. Чрезъ Терекь, Даванъ на Опъ и Коканъ съ Ташкентомъ и 3. Чрезъ Нарынъ и Токмакъ съ Вѣрнымъ и Ташкентомъ. Удобнѣйшій изъ этихъ путей есть Нарынскій, по которому движеніе каравановъ сравнительно съ другими значительно больше, такъ какъ этотъ путь на всемъ протяженіи своемъ имѣетъ воду, топливо и кормъ, также удобенъ и потому что нѣтъ большихъ переваловъ, въ особенности же черезъ Терскты и Кинды. Провозныя цѣны отъ Кошгара до Вѣрнаго отъ 4 до 6 червон. съ лошади и въ 8 пуд. клади, а отъ Кашгара до Кокана отъ 3 до 5 черв. съ 8 пуд. клади и на лошади (ст. 51 стр. 2 ч. 1873 г. труды общ. содѣйствія русск. промышл. и торг.) мы предпочитаемъ направленіе желѣзной дороги чрезъ Коканъ въ Кошгаръ, пот; что они ближе противъ дороги чрезъ Вѣрное.

Европейско-Азіатскую дорогу изъ Перми чрезъ Екатеринбургъ до Яркенда, откуда одну вѣтвь въ Индію, а другую въ Китай, раньше Лессепсъ думалъ, а Правительство, разрѣшившее Лессепсу дѣлать изысканія изъ Самары чрезъ Оренбургъ, доселѣ, кажется, думаетъ весть желѣзную дорогу изъ Самары на Оренбургъ, Г. Барановскій предлагаетъ весть эту дорогу отъ Сарапуля. Я первый заявляю мысль весть эту дорогу отъ Царицына. Длина этой желѣзной дороги отъ Яркенда одинакова, 1450 верстъ, или около того, къ каждому изъ этихъ начальныхъ пунктовъ. Но Секретарь географическаго общества е. Венюковъ справедливо замѣчаетъ что отъ Оренбурга,—а мы скажемъ,—и отъ Екатеринбурга путь маловоденъ, безъ лѣсенъ, малопроизводителенъ и мало населенъ, потому постройка желѣзной дороги особенно полотна обойдется дороже, равно отопленіе и водоснабженіе паравозовъ и придорожныхъ службъ будетъ обходится далеко дороже противъ линіи отъ Царицына, здѣсь вода почти на каждомъ шагу, здѣсь линія будетъ идти подлѣ Каспійскаго и Аральскаго морей, потомъ между судоходными рѣками, по которымъ доставка дорожныхъ матеріаловъ рабочихъ и служащихъ дорожныхъ будетъ обходится въ двое, дешевлѣ здѣсь подлѣ бокъ каменный уголь донецкій который въ двое выгоднѣе привозить по Каспійскому, морю, каналу по старому руслу рѣки Аму—о чемъ скажемъ въ своемъ мѣстѣ,—а потомъ по самой рѣкѣ Аму и чрезъ Аральское море по рѣкѣ Сыръ—Дарьѣ, чѣмъ по желѣзной дорогѣ; къ тому же: желѣзная дорога отъ Царицына проходя подлѣ указанныхъ водныхъ путей сообщеній будетъ поддерживаться этими водными путями и ихъ поддерживать, почему около этихъ двухъ путей народонаселеніе чрезвычайно быстро увеличится, а увеличившись будетъ доставлять желѣзному и водному путямъ большій доходъ, противъ

линій отъ Самары чрезъ Оренбургъ, отъ Перми на Екатеринбургъ и проч, въ близи коихъ не открыто, покрайнѣй мѣрѣ не разработывается каменный уголь; еще. прорытіе Уральскаго хребта для дороги обойдется можетъ быть въ сто разъ больше отъ Перми и Самары чрезъ Оренбургъ и Екатеринбургъ противъ снятія не очень значительныхъ возвышенностей Уральскаго хребта отъ Царицына. Районъ, гдѣ могутъ соперничать съ Царицынымъ по краткости путей сообщенія, а слѣдовательно по дешевизнѣ провоза товаровъ и пассажировъ, это губерніи лежащіе къ сѣверу отъ Казани и Петербурга и Финляндіи, а изъ заграничныхъ государствъ Швеція и Норвегія, т. е. самыя малонаселенныя, малопроизводительныя малопромышленныя мѣстности, составляющія, такъ сказать, хвостикъ Европы, но дорога черезъ Царицынъ ударитъ въ самое сердце Европы изъ отдаленной Азіи; чрезъ этотъ пунктъ изъ Китая и Индіи самоближайшій путь во всѣ самомноголюднѣйшія, промышленнѣйшія и производительнѣйшія мѣстности, равно Персія, Кавказъ и Турція, а изъ морей Каспійское, Черное, Средиземное и Нѣмецкое, будутъ тоже далеко ближе чѣмъ чрезъ всѣ прочія пункты, а съ тѣмъ вмѣстѣ и дешевле провозъ товаровъ и пассажировъ. Напримѣръ отъ Царицына до Варшавы ближе противъ Перми на 10 гр. в. д. или 500 в., противъ Самары на 5 град. или на 250 вер., Да, не въ далекомъ будущемъ, Царицынъ изъ пигмея долженъ превратиться въ гиганта. Откуда желѣзную дорогу не постройте чрезъ Пермь ли, Самару ли, или даже Саратовъ, все таки лишь только построятъ за тѣмъ дорогу чрезъ Царицынъ, то могутъ поставить съ выгодой для владѣльцевъ этой дороги такую таксію за провозъ товаровъ, по которой нельзя будетъ возить по убыточности или малодоходности посѣмъ прочимъ пунктамъ. Для большей наглядности изложивъ это въ таблицѣ, опредѣливъ

число товаровъ, долженствую щихъ двигаться по желѣзной дорогѣ изъ Европы въ Китай, Индію и обратно въ 100,000,000 пудовъ, а число пассажировъ въ 10,000,000 человѣкъ. Царицынъ, какъ лежащій подъ 40 гр. 40 сѣв шир.

	Чис.		Число верстъ соотвѣтсвующихъ числу градусовъ.	Число верстъ съ приложеніемъ по 35$^0/_0$ на уклоненія, т. е. по 140 вер. въ градусъ.	Почемъ съ пуда считая по $^1/_{20}$ съ версты.	Сколько со всѣхъ 100,000,000 пуд.	Почемъ съ одного пассажира считая по $2^1/_4$ к. на версту.		Сколько со всѣхъ 10,000,000 человѣкъ.	Итого лишняго противъ провоза отъ Царицына съ пассажировъ и товар.
	Град.	Минут.			Коп	Руб.	Р.	К.	Руб.	Руб.
Южнѣе Саратова, лежащаго подъ 51^0 32' сѣв. шир. на	2	52	$292^2/_3$	394 x	20	20,000,000	5	–	50,000,000	70,000,000
				торговыхъ процент.	$^2/_3$	750,000	—	75	7,500,000	8,250,000
Самары лежащей подъ 53^0 11' с. т. на	4	57	$471^1/_2$	636	$31^1/_2$	31,500,000	7	56	75,600,000	111,100,000
				тор. проц.	1	1,000,000	1	27	12,700,000	13,700,000
Перми лежащей подъ 38^0 7' с. т. на	9	21	$975^3/_4$	$1315^2/_4$	$65^3/_4$	65,750,000	29	60	296,000,000	361,750,000
				торг. проц.	2	2,000,000	2	63	26,300,000	28,300,000
Сарапуля лежащаго подъ 56^0 27' с. т. на	7	47	$814^1/_2$	1000	50	50,000,000	22	50	225,000,000	275,000,000
				торг. проц.	$1^1/_3$	1,333,333	2	—	20,000,000	21,333,333

X. «Мы считаемъ только на 394 версты ближе путь противъ Саратова чрезъ Оренбургъ, тогда какъ г. Терентьевъ въ трудахъ общ. содѣйствія Русской промышленности и торговли пишетъ на 177 стр. 27 1873 г. слѣдующее все торговое движеніе изъ средней Азіи направляется до сихъ поръ только по двумъ дорогамъ,—на Оренбургъ и Троицкъ; прежде много каравановъ приходило въ Астрахань, но съ двадцатыхъ годовъ настоящаго столѣтія, въ слѣдствіе грабежей Туркменъ на пути къ Мангышлаку, торговля Астрахани пришла въ упадокъ, а караваны стали предпочитать Оренбургскій трактъ, не смотря на 1000 лишнихъ верстъ, единственно изъ-за совершенной безопасности этаго тракта; когда же Оренбургскій край потерялъ это преимущество, Хивинскіе купцы воротились къ прежнему и въ сентабрѣ 1869 года довольно значительный караванъ прибылъ въ Красноводскъ, оттуда берегомъ Каспія направился и прибылъ въ Астрахань».

Къ симъ счетамъ за провозъ прибавленъ и счетъ для пассажировъ, содержаніе и жалованье суточное въ рубль въ сутки, кои считаются на каждые 500 верстъ, кои пробѣгаются въ сутки на желѣзной дорогѣ съ остановками и при среднемъ ходѣ, а для товаровъ торговые проценты, считая по 2% въ мѣсяцъ или по 2% коп. въ сутки съ рубля, а сутки исчислены съ каждыхъ 500 вер. средняго хода, а какъ пудъ товара съ провозной платой нами оцѣненъ ниже въ 110 руб. кругомъ, то въ сутки, или съ каждыхъ 500 в. приходится торговыхъ процентовъ съ пуда $^{2}/_{3}$ коп.

Однѣ эти цыфры весьма краснорѣчиво говорятъ въ пользу проведенія желѣзной дороги чрезъ Царицынъ; еслибы только $^{1}/_{10}$ противъ означеннаго въ таблицѣ оказалось товаровъ и пассажировъ для провоза по этой дорогѣ, и тогда дорога чрезъ Царицынъ будетъ доставлять больше выгоды за одну экономію въ разстояніи противъ Саратова на 7,000000 рублей, противъ Самары на 11,110,000 противъ Перми на 36,175,000 руб. и противъ Сарапуля на 27,500,000 руб. Но смѣло можно утверждать; что для Европейско-Азіатской желѣзной дороги особенно черезъ Царицынъ будетъ не менѣе, скорѣе болѣе противъ того, какое количество мы означили въ таблицѣ именно 100,000,000 пуд. а пассажировъ бываетъ, какъ видно изъ отчетовъ желѣзнодорожныхъ Правленій, по среднему одинъ на десять пуд. клади слѣд. 10,000000 человѣкъ.

Для сего воспользуемся свѣденіями г. Быковскаго, входившаго въ сношенія только съ главными, а не совсѣми, коммерческими домами, по восточной торговлѣ, а также съ строителями и директорами желѣзныхъ дорогъ въ Индіи. Эти свѣденія доставлены,

ему еще въ 1870 году, когда торговля была далеко слабѣе, чѣмъ въ 1874 году, съ слѣдствіе войны Германіи съ Франціей, и ходъ мореходныхъ судовъ совершался еще во кругъ Мыса доброй надежды, а не по Суезскому каналу, (по коему дѣлались въ 1870 году, такъ сказать, еще пробы для прохода) и это на 10,000 вер. далѣе противъ прохода по Суэзскому каналу, для прохода же этихъ 10,000 вер. на корабляхъ употребляется около $^{1}/_{2}$ навигаціи, а на пароходахъ около $^{1}/_{4}$ навигаціи, короче сказать: по Суэзскому каналу въ двое спѣшнѣе сталъ проходъ мореходныхъ судовъ изъ Европы въ Азію, т. е. до Индіи покрайнѣй мѣрѣ и обратно, а съ быстротой хода судовъ должна бы скорѣе идти торговля товаровъ, на судахъ перевозныхъ. Свѣдѣнія этѣ таковы: *в*.

1. Въ Индію привезено товаровъ 3.100,000 тоннъ это 189,100,000 пудовъ, стоимостію въ 49,900,000 фунт. стерлинговъ, считая фунтъ стерлингов 6 р. $28^{2}/_{3}$ к; будетъ $313,304,666^{2}/_{3}$ руб; а каждый пудъ товара до $1^{1}/_{2}$ руб. а вывезено 3,200,000 пудовъ, считая въ тоннѣ по 61 пуду будетъ 195,200,000 пуд. стоимостью въ 53,500,000 фунт. стерлинговъ или на 336,155, 000 руб. средняя цѣна пуду обходится въ 1 руб. $73^{1}/_{4}$ коп.

Итого вывезено и привезено . . 384,300,000 пуд.

2. Въ Китай привезено: бумажныхъ товаровъ на . . . . . . 150,000,000 фр

считая франкъ въ 25 к. будетъ на 37,500,000 руб.

в. См. сынъ отеч. 1873 года №227.

льняныхъ на 80,000,000 франк или	20,000,000 руб.
металловъ на 20,000,00 фр. или на	5,000,000 руб.
разныхъ на 140,000,000 фр. или на	35,000,000 руб.
Итого привоза на	97,500,000 руб.
Вывезено: Чая на 350,000,000 ф. или	87,500,000 руб.
Шелку на 160,000,000 фр. или на	40,000,000 руб.
разныхъ на 170,000,000, фр. или на	42,500,000 руб.
Итого на	100,000,000 руб.

Вѣсъ товаровъ въ свѣденіяхъ по Китаю неозначенъ, но оцѣнивая, примѣнительно къ Индійскимъ товарамъ, привозный пудъ въ $1\frac{1}{2}$ руб. а вывозный въ 1 руб. 70 коп. будетъ привознаго товара около 65,000,000 пудовъ.

а вывезено около 100,000,000 пуд.

Итого . . . 165,000,000 пуд.

Средняя цѣна пуда товара приходится чрезвычайно низкая, вѣроятно отъ того, что торговцы стоимость товара своего ставятъ какъ можно нисшую для того, чтобы меньше платить таможенныхъ пошлинъ, Допуская неправильность свѣденій касательно цѣнности товаровъ, нельзя въ тоже время признать свѣденія преувеличенными по количеству, скорѣе ихъ слѣдуетъ считать также уменьшенными по количеству какъ и по цѣнности.

3. Въ Японію, Кохинхину, Сингапуръ, Яву, Австралію, французскія калоніи ввозятъ и вывозятъ

250,000,000 франк, или на 62,500,000 руб. это приминительно къ вышеозначеннымъ оцѣнкамъ будетъ около 40,000,000 пуд. Всего перевозилось товаровъ еще въ 1870 году при неблагопріятныхъ условіяхъ изъ Европы въ Азію и Австрію около—300,000,000 п.

и обратно въ Европу тоже около 300,000,000 п.

Нынѣ же когда нѣтъ войны между государствами Европы и Азіи и Австраліи, когда ходъ торговыхъ судовъ по суэзскому каналу установился и развивается, привозъ товаровъ изъ Европы въ Азію и Австралію и вывозъ обратно въ Европу долженъ быть, если не въ двое, то близь того, около 100,000,000 пуд. но нельзя допустить чтобы привозу и вывозу изъ Европы въ Азію, Австралію и обратно было меньше 600,000,000 пуд. товаровъ.

По вычисленію Вагнера каждогодно перевозится на корабляхъ только товаровъ 5,900,000 центнеровъ или 17,000,000,000 пуд. (см. с. отеч. 1874 г. № 284), считая центнеръ только въ 3 пуда, тогда какъ центнеръ самый малый Прусскій 3 пуд. 3 ф. Англійскій 3 пуд. 4 ф. а Австрійскій 3 пуд. 16 ф.; да на пароходахъ, коихъ числомъ хотя только до 8,000 то есть двадцатая часть противъ 160,000,000, мореходныхъ судовъ земнаго шара, но которые работая, не менѣе какъ за 32,000 судовъ одинаковой вмѣстимости перевозятъ около 3,000,000,000 пудовъ. Итого перевозится на мореходныхъ судахъ 20,000,000,000 пуд. кажется не будетъ преувеличенія, если считать изъ нихъ $^1/_{10}$ или 2,000,000,000 пуд. для грузовъ перевозимыхъ изъ Европы въ Индію, Китай, Австралію и прилежащія къ нимъ острова, исключая разумѣется Америку и Африку,

какъ неидущея къ нашему расчету и народонаселеніе коихъ составляетъ только $^1/_5$ всего земнаго надоселенія, и обратно въ Европу, И всю эту громаду грузовъ по восточно-Европейской торговлѣ можно направить чрезъ Россію, болѣе цѣнные изъ нихъ желѣзной дорогой чрезъ Царицынъ, о которой идетъ рѣчь, а малоцѣнные черезъ водяной путь съ прорытіемъ каналовъ изъ Аму въ Каспійское море, а за тѣмъ изъ другаго Волги, впадающей въ Каспійское море, къ устью Дона, или прямо въ Черное море, гдѣ будетъ лучше по обслѣдованію, о чемъ поведемъ рѣчь ниже въ своемъ мѣстѣ. Чтобы привлечь всѣ драгоцѣнные и малоцѣнные грузы Восточной Европейской торговли съ морскаго и океанскаго пути на Желѣзную дорогу чрезъ Царицынъ и каналами въ Волгу и черное море, нужно разумѣется поставить выгоднѣйшую цѣну за провозъ противъ провоза на морскихъ судахъ; А для сего нужно строить дорогу какъ можно экономнѣе, прямолинейнѣе весть полотно, для сообщеній съ сѣверными гаванями Каспійскими морями и близъ лежащими городами, нужно лучше дѣлать современемъ вѣтви къ нимъ, чѣмъ уклоненія самой дороги, заключить контрактъ отъ Правительства, или компаніи съ вліятельными киргизами, на поставку нужнаго количества рабочихъ на нужное время, для постройки полотна дороги по 30 к. мужщинъ и 20 к. женщинѣ съ ихъ пищей, назначивъ суточные уроки для каждой работы, за такую цѣну можно за кантрактовать отъ 50,000 до 100,000 человѣкъ; я жилъ $3^1/_2$ года на казацкой Иртышной линіи и нанималъ киргизъ по 12 до 20 к. въ день и киргизокъ около 12 въ день и на ихъ содержаніи, за возъ сѣна привезенный къ дому платилъ 12—15 коп. такъ дешева заработная плата. И немудрено, хлѣбопашествомъ и огородничествомъ не занимаются, только сѣно одно и ставятъ, свободнаго времени и рукъ много, а дѣла

нѣтъ. При томъ мѣстность отъ Царицына до самаго Киндукуша исключительно ровная, твердая, на большемъ разстояніи, пожалуй, рельсы клади безъ всякихъ насыпей. Песчаные же мѣста хоть и есть, но снимать ихъ легче всякой твердой возвышенности, а для защиты дороги отъ песчаныхъ наносовъ достаточно реденко набросать рубленнаго тальнику квадратными клѣтками саженъ въ 30, ряда въ три, или 5-ть, тальникъ самъ собой отростетъ разростется и будетъ защищать отъ наносовъ лѣтомъ и отъ снѣговыхъ зимой. Одно серьезное препятствіе при постройкѣ этой желѣзной дороги, это хребетъ Киндукушъ на разстояніи отъ долины Инде-рабъ до долины Планширъ, гдѣ потребуется осмиверстный тоннель. Въ Финляндіи, при постройкѣ дороги приводилось бороться почти на каждомъ шагу, или со скалами, или съ озерами, гдѣ рабочіе противъ киргизовъ далеко дороже, и то съ умѣли построить дорогу такъ экономно, что верста обошлась въ 21,000 руб.; постройка же Европейско-Азіатской дороги одноколейной можетъ обойтись не дороже 20,000 р., на версту, а двухколейной, которая и должна быть, не болѣе 40,000 руб. на версту, а на всемъ протяженіи въ 3500 верстъ въ 140,000,000 рублей.

Если бы желѣзная дорога отъ Царицына до Индіи и Китая назначалась для товаровъ, идущихъ туда только изъ одной Россіи и обратно, тогда, разумѣется, достаточно было бы одноколейной, которая обошлась бы только въ 70,000,000 руб. т. е. по 20,000 р. на версту, потому что тогда товаровъ бы пошло по этой дорогѣ, какъ кажется, около 40,000,000 а пассажировъ 4,000,000 въ обои концы. Быковскій насчитываетъ товаровъ для этой дороги 2,000,000 пуд. чая и хлопка идущихъ изъ Азіи въ Россію на Англійскихъ судахъ, да на судахъ прочихъ морскихъ

народовъ 8,000,000 пуд. и могущихъ давать чистой выгоды по 2 руб. съ пуда, а совсѣхъ 20,000,000 р. къ нимъ можно прибавить еще: шелкъ, драгоцѣнные камни, металлы, сахарный песокъ, рисъ, фрукты и вообще товары могущіе давать чистой выгоды больше и меньше 2 р съ пуда, да товары не могущіе давать чистой выгоды на одинъ только провозный доходъ желѣзной дорогѣ. Этихъ товаровъ будетъ приблизительно хоть 10,000,000 пуд. съ чистымъ доходомъ, кромѣ провознаго, въ 10,000,000 р. Итого 20,000,000 пуд. съ чистымъ доходомъ въ 30,000,000 руб. кромѣ провознаго. Вывозъ товаровъ изъ Россіи на 1000 выше ввоза, но мы скажемъ что вывозъ по желѣзной дорогѣ въ Китай и Индію будетъ тоже 20,000,000 пуд. и съ чистымъ доходомъ въ 30,000,000 руб Итого 40,000,000 пуд. съ чистымъ доходомъ въ 60,000,000 руб. да съ 4,000,000 пассажировъ,— выше мы говорили, что поссажировъ на желѣзныхъ дорогахъ приходится по одному противъ 10 пуд, грузу, — самобѣднѣйше по 2 руб. съ съ каждаго, и со всѣхъ 10,000,000, руб. чистаго кромѣ провознаго дохода съ чистымъ доходомъ, сверхъ провознаго, съ пассажиры мы разумѣемъ тотъ доходъ для государства, который они будутъ оставлять въ гостинницахъ, въ буфетахъ и вообще на пищу и питіе, отъ Царицына до Коканда, внутри государства, которые при проѣздѣ на мореходныхъ судахъ въ Азію и обратно они платятъ за границей, доставляя доходъ гостинницамъ, буфетамъ и вообще торговлямъ заграничнымъ. Понятно, что въ первой же годъ по открытіи движенія по желѣзной дорогѣ 70,000,000 руб. израсходованныя на постройку одноколейной дороги возвратились бы государству въ чистомъ доходѣ, и за тѣмъ каждогодно было бы чистаго доходу по 70,000,000 руб. По этому одному слѣдовало бы давно выстроить желѣзную дорогу отъ Царицына въ Индію и Китай, не говоря даже о про-

возномъ доходѣ отъ дороги для Россіи, которой доставитъ приличное содержаніе 14,000 служащимъ придорожнымъ. Въ исчисленіе прочихъ доходовъ для Россіи отъ постройки одноколейной дороги мы не пускаемся отъ того, что дорога должна быть не Россійско-Азіатская, а Европейско-Азіатская, т. е. по ней съ выгодой пойдутъ товары и пассажиры изъ Европы въ Индію, Китай и обратно. Потому мы должны вычислять доходъ со всѣхъ тѣхъ товаровъ, которые могутъ двигаться по этой дорогѣ, покрайнѣй мѣрѣ въ количествѣ 100,000,000 пуд., и 10,000,000 пассажировъ Европейско-Азіатскихъ.

Изъ нихъ 50,000,000 пуд., клади, 5,000,000 пассажировъ будемъ считать имѣющими передвигаться изъ Европы въ Индію и обратно черезъ 2260 вер., считая по $^1/_{20}$ съ пуда клади на версту будетъ 56,500,000 руб. т. е. по 1 руб. 13 к. съ пуда и по $2^1/_4$ к. на версту съ пассажира, за все разстояніе придется 50 руб. $72^1/_2$ к. со всѣхъ 253,625,000 руб. Итого 310,125,000 руб. по 135,222 руб. 50 к. на версту.

Точно также будемъ считать чрезъ 3000 верстъ отъ Царицына чрезъ Яркендъ же до судоходныхъ рѣкъ Китая 50,000,000 пуд. клади по $^1/_{20}$ к. съ вер. за провозъ будетъ 75,000,000 руб. т. е. по $1^1/_2$ р. съ пуда и $2^1/_4$ к. на версту съ пассажира съ 5,000,000 пассажировъ 337,500,000 руб. или по 67 руб. 50 к. съ одного Итого 412,500,000 рублей.

Всего же за 100,000,000 пуд. клади и 10,000,000 пассажировъ имѣющихъ двигаться по желѣзной дорогѣ отъ Царицына изъ Европы въ Индію и Китай будетъ валоваго дохода 722,625,000 рублей.

Выключивъ изъ нихъ на текущіе расходы по ремонту дороги и на содержаніе служащихъ при ней по 2000 руб. на версту а съ 3500 верстъ 7,000,000 руб. остается чистой выгоды 715.625,000 руб. или по 204,464 руб. 30 к. на версту.

При столь громадномъ каждогодномъ доходѣ номинальная цѣнность желѣзной этой дороги въ 140,000,000 руб. обратиться въ 11,927,082,500 руб. дѣйствительной стоимости, съ коихъ 715,625,000 р. будетъ шести-процентный доходъ.

Изъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ свѣтѣ ніодна не даетъ столь громадной чистой выгоды.

Русскія желѣзныя дороги простиравшіяся въ 1873 г. до 14,110 вер., и ставшія въ 13 разъ больше противъ проэктируемой нами даютъ около $^1/_{24}$ чистаго дохода противъ этой дороги *a*.

Если по завѣренію Быковскаго отъ 10,000,000 пуд. привозимыхъ въ Россію изъ Индіи и Китая на морскихъ судахъ, будетъ чистой выгоды, кромѣ про-

---

Примѣч. а., номинальная или израсходованная сумма на постройку 14,110 вер., русскихъ желѣзныхъ дорогъ 7,241,781,000 франк. 1,810,445,26800руб. (см. Бирж. вѣд. 1870 г. № 350) дѣйствительная же ихъ стоимость по биржевой цѣнѣ акцій и облигацій желѣзнодорожныхъ, или считая 33,000,000 руб. чистаго дохода, отъ желѣзно-русск. дорогъ, какъ сумму составляющую 6^0_0 съ суммы Биржевой цѣны на акціи желѣзныхъ дорогъ будетъ дѣйствительная стоимость этихъ дорогъ въ 550,000,000 руб. только этотъ. Выводъ основанъ на свѣденіяхъ правит. вѣстн. о вычисленіяхъ Головачева, см. с. отеч. 1873 г. № 030.

возной, по желѣзной дорогѣ подлѣ морей Аральскаго и Каспійскаго, отъ 2 до 3 руб. по среднему $2\frac{1}{2}$ р. то отъ 100,000,000 пуд. имѣющихъ передвигаться по этой дорогѣ, изъ Азіи въ Европу и обратно, будетъ на столько же выгоды, отъ пуда для Россіи и потери для остальныхъ государствъ Европы, а также для Индіи и Китая т. е. 250,000,000 руб. Еще: 10,000,000 пассажировъ имѣющихъ передвигаться изъ Европы въ Индію, Китай и обратно, расходуя на содержаніе и мелочныя покупки свои, при проѣздѣ по этой Россійской дорогѣ хоть по 10 руб. съ каждаго будутъ тѣмъ доставлять доходъ народу Русскаго государсгва не менѣе 100,000,000 рублей.

Еще: тѣ же 10,000,000, пассажировъ должны будутъ передвигаться изъ Россіи и остальной Европы до Царицына въ Азію и обратно, по существующимъ Русскимъ желѣзнымъ дорогамъ на среднемъ протяженіи въ 1500 верстъ, вмѣстѣ съ тѣмъ должны будутъ доставлять Русскому народу расходуемыя ими на содержаніе и проч. чистаго доходу, хоть по 5 руб. съ человѣка 50,000,000 рублей.

Еще таможенныхъ доходовъ хоть по 50 к. съ пуда, съ 100,000,000 пуд. будетъ 50,000,000 руб.

Еще и это весьма важное. эти же 10,000,000 пассажировъ должны будутъ, сказали мы, передвигаться отъ Царицына изъ Азіи въ Европу по существующимъ желѣзнымъ Русскимъ дорогамъ на среднемъ протяженіи въ 1500 вер., и тѣмъ прибавлять къ нынѣшнему чистому доходу этихъ дорогъ провозный съ нихъ доходъ по $2\frac{1}{4}$ к. на версту, и всего по 33 р. 75 к. съ пассажира, со всѣхъ десяти

милліоновъ пассажировъ 337,500,000 руб.; а съ 100,000,000 пуд. клади изъ Азіи въ Европу и обратно отъ Царицына по нынѣшнимъ же дорогамъ по 75 к. съ пуда (по $^1/_{20}$ на версту) 75,000,000 руб. Итого 412,500,000 рублей.

Этотъ новый каждогодный доходъ возвыситъ цѣнность нынѣшнихъ дорогъ въ акціяхъ и облигаціяхъ на такую сумму съ какой упомянутые 412,500,000 р. будутъ составлять шестипроцентный, положимъ, доходъ на сто. Эта сумма будетъ въ 6,833,000,000 р. это будетъ единовременная прибыль, или доходъ для владѣльцевъ русскихъ дорогъ.

Каждогоднаго же дохода прибавиться отъ Россійско-Азіатской дороги Русскому государственному Казначейству, владѣльцамъ желѣзныхъ дорогъ и прочимъ гражданамъ 862,500,000 р. да 722,625000 р. валоваго дохода будутъ своимъ порядкомъ на самой Россійско-Азіатской дорогѣ получаться. Всего каждогодно прибавится для Россійскихъ правительственныхъ и народныхъ доходовъ приблизительно 1,585,125,000 руб. валоваго дохода.

А дѣйствительная цѣнность желѣзныхъ русскихъ дорогъ, при протяженіи 14,110,+3500=17,610 в., будетъ (+550,000,000+1,1927,082,500+6,83 3000,000 р.)-19,310,027,500 руб. тогда какъ номинальная стоимость всѣхъ желѣзныхъ дорогъ земнаго шара (за исключеніемъ—14,110 вер., русскихъ дорогъ ставшихъ 1,810,445,268¾ руб.) къ 1872 году простиравшихся на 205,140 вер., была только 16,789,554,737¼ руб. (см. с. от. 1873 г. № 284).

Нужно замѣтить, что дѣйствительная стоимость противъ номинальной желѣзныхъ дорогъ далеко ниже, покрайнѣй мѣрѣ въ двое ниже, выше мы видѣли, что дѣйствительная стоимость русскихъ дорогъ противъ номинальной какъ $^1/_3$. Американскія желѣзныя дороги пали, какъ кажется еще ниже въ цѣнѣ противъ номинальной, въ слѣдствіе малодоходности ихъ, потому что въ Россіи не было такихъ страшныхъ банкротствъ, какія были въ Америкѣ на этихъ годахъ, отъ чрезвычайно-низко упавшихъ цѣнъ на желѣзнодорожныя бумаги противъ номинальной (первоначально израсходованной на устройство ихъ) цѣны. Не смотря на то, что въ Россіи желѣзныхъ дорогъ только на $^1/_3$ меньше противъ Американскихъ, а таможенныхъ доходовъ въ соединенныхъ штатахъ далеко больше чѣмъ въ Россіи.

Такимъ образомъ смѣло можно говорить, что дѣйствительная стоимость русскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ устройства Россійско-Азіатской отъ Царицына будетъ въ двое выше противъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ земнаго шара. Впрочемъ и доустройства Россійско-Азіатской дороги можно поднять цѣнность русскихъ желѣзныхъ дорогъ посредствомъ экономіи въ текущихъ расходахъ по ремонту и содержанію дорогъ и служащихъ при доргахъ. По вычисленію Головачева валоваго годоваго дохода на желѣзныхъ дорогахъ падаетъ по среднему по 4750 р. съ версты изъ нихъ цѣлая половина то есть по 2375 руб. съ версты идетъ на текущіе разсходы по содержанію дороги и служащихъ (см. с. от. 1873 г. № 230).

А такъ какъ на финляндской желѣзной дорогѣ, довольствуются тысячью рублями наверсту для текущихъ расходовъ желѣзной дороги то Правительство, какъ гарантирующее доходные про-

центы, по займамъ на постройки дорогъ, и часто уплачивающее изъ государственныхъ суммъ эти проценты, имѣетъ полное право требовать чтобы желѣзнодорожныя Правленія не выходили въ текущихъ расходахъ изъ 1000 руб. на версту, для чего должно убавить число директоровъ до 1-го, убавить изъ жирнаго жалованья служащихъ до размѣра жалованья служащихъ при пароходахъ, и вообще вести расходы самымъ хозяйственнымъ образомъ. Такимъ образомъ увеличится чистый годовый доходъ на желѣзныхъ дорогахъ до 52,348,1000 руб. вмѣсто нынѣшнихъ 33,000,000 руб. т е. до 3750 руб. съ версты, вмѣсто нынѣшнихъ 2375 руб. а съ тѣмъ вмѣстѣ подниметея цѣнность желѣзныхъ русскихъ дорогъ до 872,468,330 руб. противъ нынѣшней цѣнности въ 550,000,000, руб. слѣдовательно прибудетъ цѣнности дорогъ, или единовременной выгоды на 322,468,330 руб. а каждогодной выгоды 19,348,100 р.

А что можно урѣзывать расходы и тѣмъ увеличивать чистый доходъ на русскихъ дорогахъ доказательствомъ можетъ служить главное общество русскихъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ акціонеры по обревизованіи дѣлъ распорядителей общества заразъ пріобрѣли чистаго дохода на Московской и Варшавской дорогѣ 540,000 руб. и тѣмъ подняли цѣнность этихъ дорогъ: а, на 9,000,000 руб. если считать эти 540,000 руб. какъ шести-процентный годовой доходъ, и б., на 11 почти милліоновъ руб. если считать 540,000 руб. какъ пяти процентный доходъ. Нужно замѣтить, что акціонеры этаго общества устранили далеко еще не всѣ излишніе расходы по содержанію этихъ дорогъ.

Убытки для торговыхъ флотовъ приморскихъ го-

сударствъ отъ устройства Россійско-Азіатской желѣзной дороги и каналовъ подлѣ этой дороги.

Не даромъ же г. Лессепсъ такъ усердно хлопочетъ о правѣ строить Россійско-Азіатскую дорогу. Ему, какъ сборщику доходовъ, за право проѣзда пассажировъ и товаровъ по Суэзскому каналу, очень хорошо извѣстно количество товаровъ и пассажировъ, имѣющихъ двигаться по этой желѣзной дорогѣ, онъ положительно предвидитъ громадную выгоду отъ постройки этой дороги. И если удастся получить это право, даже безъ гарантіи со стороны Русскаго Правительства, то онъ—счастливѣйшій изъ смертныхъ, особенно, если догадается строить эту дорогу отъ Царицына; если же онъ, и кто-бы то нибыло дѣйствительно будетъ строить отъ Оренбурга, или Перми на Ташкентъ, то предпріятіе не будетъ блестяще, потому что могутъ другіе построить желѣзную дорогу отъ Царицына къ Ташкенту, могутъ брать по своей линіи за проѣздъ съ пассажировъ и товаровъ на 1/3 меньше противъ Лессепсовой или Оренбурской линіи, и будутъ имѣть хорошую выгоду, тогда какъ на линіи Оренбургской будетъ уже убытокъ. Но горе Лессепсу, если Правительство само будетъ строить эту дорогу, или другому кому поручитъ строить ее. Онъ со всей Суезской компаніей будетъ неизбѣжный банкротъ, потому, что почти всѣмъ пассажирамъ выгоднѣе будетъ двигаться изъ Европы въ Азію и обратно по желѣзной дорогѣ чрезъ Царицынъ. или по каналамъ, рѣкамъ и морямъ, находящимся подлѣ сей предполагаемой желѣзной дорогѣ чѣмъ по Суэзскому каналу, или около мыса Доброй Надежды. И тогда Суэзскій каналъ не только не возвратитъ употребленнаго на него капитала, не доставитъ никакихъ выгодъ, но не окупитъ текущихъ расходовъ на слу-

жащихъ, на ремонтъ канала, зданій и судовъ по каналу, выручькой съ тѣхъ немногихъ пассажировъ и товаровъ, имѣющихъ двигаться изъ ближайшихъ мѣстъ къ каналу. Горе суэзской компаніи, не легче будетъ Англіи, Германіи, Франціи, соединеннымъ штатамъ и прочимъ приморскимъ государствамъ, имѣющимъ многочисленные торговые флоты, отъ устройства Россійско-Азіатской желѣзной дороги, и канала подлѣ ней изъ рѣки Аму въ Каспійское море, въ рѣку Донъ, впадающей въ Черное море,—о чѣмъ ниже будемъ говорить, потому что для товаровъ и пассажировъ изъ Европы въ Азію, Австралію и обратно будетъ выгоднѣе отправляться и они будутъ отправляться по этимъ 2-мъ русскимъ путямъ, а не пойдутъ на мореходныхъ судахъ и пароходахъ по суэзскому каналу и около мыса доброй надежды. Слѣдовательно приморскія торговыя флоты государствъ понесутъ перевознаго убытка: отъ 1,000,000,000 пуд. товаровъ по 3 руб. съ пуда по завѣренію Быковскаго 3,000,000,000 руб, да съ 10,000,000 скажемъ пассажировъ по 50 руб. перевознаго убытка 500,000,000 руб. и за содержаніе этихъ 10,000,000 пассажировъ около 50 руб. съ каждаго 500,000,000. Итого каждогоднаго убытка для заграничныхъ приморскихъ государствъ около 4,000,000,000 руб. Чтобы опредѣлить единовременный убытокъ торговыхъ заграничныхъ флотовъ отъ устройства желѣзной дороги отъ Царицына въ Индію и Китай и канала подлѣ этой дороги нужно знать, что хорошее парусное, судно, вмѣщающее 500 тоннъ, или 30,000 пудовъ стоитъ 55,000 р. это обходится по 110 руб. съ тонны вмѣстимости, а судно вмѣщающее 3,000 тоннъ, или 180,000 пуд. стоитъ 330,000 руб (см. с. от. 1874 г. № 100) Для перевоза за 1,000,000,000 пуд товаровъ изъ Европы въ Индію, Китай, Японію и Австралію нужно 20,000 судовъ, вмѣщающихъ по 500 тоннъ, или 30,000 пуд каждое, да для перевоза

хотя 2 милліоновъ пассажировъ, считая по 1-му пассажиру на тонну вмѣстимости судна нужно 4,000 судовъ, или 1,000 пароходовъ, вмѣщающихъ по 1000 тоннъ. Итого 24,000 судовъ, к..и посреднему могутъ сдѣлать въ навигацію только по одному рейсу. Понятно что этѣ всѣ судна останутся безъ дѣла и будутъ мертвымъ, бездоходнымъ капиталомъ, ничего не стоющимъ для владѣльцевъ, или, что все равно, сами потеряютъ цѣну и остальныхъ судновъ земнаго шара, уронятъ цѣну болѣе чѣмъ въ двое. Разъяснимъ это такимъ образомъ: 24,000 судновъ стоютъ по 55,000 руб. 1,320,000,000 руб. а такъ какъ всѣхъ мореходныхъ большихъ и мелкихъ судовъ, кромѣ пароходовъ, 160,000 вмѣщающихъ до 25,000,000 тоннъ или 1,500 милліоновъ пудовъ т. е. около 10,000 пуд. каждое кругомъ судно и стоющихъ 2,750,000,000 руб. оцѣнивая судно по 110 руб съ тонны вмѣстимости. Слѣдовательно остается около ½ или 136,000 судновъ и стоющихъ около 1,430,000,000 руб., вмѣщающихъ около 780,000,000 пудовъ, да 8000 пароходовъ, вмѣщающихъ по 1000 тоннъ каждый 8,000,000 и стоющихъ по 150,000 руб. каждый 1,600,000,000 руб. Итого остается 144,000 пароходовъ и судовъ на 2,630,000,000 руб. для перевоза товаровъ и пассажировъ изъ Азіи, въ Америку, Африку и обратно и для береговыхъ путей сообщеній. Такъ, повторимъ, единовременный убытокъ для торговыхъ флотовъ приморскихъ государствъ будетъ 1,320,000000 руб. а каждогодный убытокъ, какъ видѣли, въ 4,000,000,000 р. За тѣмъ подрядчики и рабочіе, занимающіеся постройкою судовъ должны будутъ прекратить свои дѣла, равно и страховыя общества для морскихъ 24,000 судовъ и товаровъ 1,000,000,000 пуд. стоющихъ не менѣе 5,000,000,000 руб. потеряютъ страховыхъ премій до 250,000,000 руб. потому что судна оставшіяся безъ дѣла и товары идущіе вмѣсто морскаго пути по желѣзной дорогѣ отъ

Царицына и по каналу возлѣ этой дороги не будутъ страховать. Банкиры выдавшіе ссуды подъ 136,000 судна потеряютъ ½ стоимости судовъ. Все это вызоветъ страшныя банкротства и замѣшательства въ частныхъ и государственныхъ банкахъ, кромѣ Русскихъ; въ другихъ государствахъ будетъ денежный кризисъ, а въ Россіи наступитъ блестящая пора, и это продолжится не годъ, не два, а цѣлыя десятилѣтія. Очевидно, что Россія, не шумя войсками, не гремя орудіями, ни тратя на военныя экспедиціи ни гроша, ни прибѣгая къ дипломатическимъ тонкостямъ, нанесетъ страшный ударъ приморскимъ государствамъ земнаго шара, да такой страшный, какою не въ состояніи причинить самый счастливый полководецъ, самосильнѣйшаго государства и при самыхъ напряженнѣйшихъ вѣковыхъ усиліяхъ къ тому народа, войска и правительства. И чѣмъ могущественнѣе держава, чѣмъ многочисленнѣе ея флотъ, тѣмъ большій убытокъ понесетъ, тѣмъ больше ослабѣетъ, а съ тѣмъ вмѣстѣ всѣ эти сильные соперники Россіи не въ силахъ будутъ препятствовать ея развитію и прочему . . .

Заманчивы, чрезвычайно заманчивы выгоды отъ предполагаемой желѣзной Россійско-Азіатской дороги чрезъ Царицынъ и водныя пути подлѣ оной, Но выгоднѣе ли и насколько выгоднѣе будетъ для пассажировъ и товаровъ отправляться изъ Европы въ Азію и обратно по этимъ путямъ противъ морскаго по суэзскому каналу сейчасъ разсмотримъ

Отъ Петербурга до Стокгольма морскимъ путемъ ближайшаго разстоянія 80 географ. миль или 560 вер. а уклоненіями около 100 геог. миль 700 верстъ. За провозъ берутъ по среднему т. е. съ пассажи-

ровъ 2-го класса 14 руб. Слѣдовательно столькоже почемъ обходится съ пассажира 2-го класса на желѣзныхъ дорогахъ по $2^1/_4$ на версту. Понятно, что и за провозъ товаровъ по морскому пути должно обходится во столькоже почти какъ и по желѣзнымъ дорогамъ т. е по $^1/_{20}$ к. съ версты и пуда. Нельзя же сравнивать морскій путь съ внутреннимъ водянымъ путемъ; устройство и содержаніе судна для морскаго пути, равно и содержаніе служащихъ при судне далеко дороже, чѣмъ судно по внутреннему водяному пути, затѣмъ неизбѣжность страхованія товаровъ судна въ слѣдствіе большей опасности кораблекрушенія по морскому пути, и ненадобность этого страхованія по внутреннему водяному пути, дѣлаютъ стоимость провоза товаровъ и пассажировъ по морскому пути, если немного дешевле противъ провоза по желѣзной дорогѣ, то непременно дороже противъ провоза по внутреннему водному пути. Но, чтобы не быть пристрастнымъ къ своему проэкту въ пользу провѣденія желѣзной дороги отъ Царицына въ Индію и Китай и каналовъ подлѣ этой дороги, будемъ считать плату за провозъ по морскому пути равнымъ провозу по внутреннему водяному пути и въ двое дешевле противъ провоза по желѣзнымъ дорогамъ именно съ пассажира 2-го класса $1^1/_8$ коп и съ пуда товара по $4^1/_{40}$ коп. на версту. Хорошо. Самая южная и вмѣстѣ ближайшая часть Европейскаго материка для морскаго путесообщенія съ Индіею, Китаемъ Австраліей и Японіей для пассажировъ и товаровъ есть Греція, заканчивающаяся подъ 36 град. сѣв. широты, откуда до самыхъ населенныхъ мѣстностей Европы дѣйствительнаго разстоянія столько же, сколько и отъ Царицына, а номинальное, или географическое разстояніе отъ Царицына будетъ еще въ двое меньше, чѣмъ отъ южной оконечности Греціи; отсюда до пролива Бабель-

мандебскаго, оканчивающагося подъ 9 гр. с. ш, по 140 в. въ градусѣ съ уклоненіями путесообщенія 3,500 вер.; отсюда до Бомбая 1-го Индійскаго порта, откуда Индійскіе товары идутъ въ Европу и обратно 30 гр. вост. долг. съ уклоненіями по 120 в. въ градусѣ,—3,600 в.; отъ Бомбая до 2-го и главнѣйшаго Индійскаго порта, откуда идутъ товары въ Европу и обратно, Калькутты нужно спуститься отъ $19^1/_2$ гр. сѣв. ш. до 5 град. т. е. до острова Цейлона, а за тѣмъ опять подняться до $22^1/_2$ гр. с. шир., будетъ 32 гр. с. ш. по 140 в. въ градусѣ—4,480 в.

Итого отъ Греціи до Бомбая 7,100 в. } Среднее будетъ
до Калькутты 11,500 в. } 9,300 верстъ.

И до острова Цейлона; самаго средняго пункта Индіи для Европы тоже 9,300 в. къ коимъ нужно прибавить по расходамъ хотя 1000 вер. за право провоза на корабляхъ по Суэзскому каналу пассажировъ и товаровъ, лоцману, за проводъ пароходомъ, страховые за всегда опасный проходъ по проливу Бабель-мандебскому т. е. проливу плача, итого будетъ 10,300 вер., кои будутъ равняться по расходамъ для товаровъ и пассажировъ по одному только провозу расходамъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 5.150 верстъ. А какъ отъ Царицына до Кабула и даже Пешавера, хоть сѣвернаго; но не менѣе важнаго для Индійской торговли, какъ Бомбай и Калькутта, 2,300 в. слѣдовательно для пассажировъ и товаровъ, ѣдущихъ изъ Европы въ Индію и обратно будетъ провозной выгоды столько, сколько должны они заплатить за 2,850 в., по желѣзнымъ дорогамъ т. е. по 1 руб. $42^1/_2$ к., съ пуда клади съ 50,000,000 пуд. 71,250,000 а съ 5.000,000 пассажировъ, по 64 р.

$22^1/_4$ к. съ каждаго, 321,125,000 руб. Итого выгоды для пассажировъ и товаровъ 392,376,000 руб.

Но это еще не всѣ выгоды, къ нимъ нужно еще прибавить выгоды отъ сокращенія времени въ проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ противъ проѣзда по морскому пути. Извѣстно что, изъ Петербурга до Англіи 1500 морскихъ миль или 2625 верстъ проѣзжаютъ пароходомъ недѣлю, а отъ Англіи до Ньюіорка пароходомъ проѣзжаютъ въ 15 дней и слѣдовательно будетъ отъ 4 до 5000 верстъ. Итого будетъ около 7000 вер., на корабляхъ иногда проѣзжаютъ и въ $1^1/_2$ мѣсяца. но часто и по 3 мѣсяца въ неблагопріятную погоду, большею же частію около 2 мѣсяцевъ. По этому можно опредѣлить, что для проѣзда на корабляхъ изъ Европы въ Индію чрезъ 10,300 верстъ нужно около 3 мѣсяцевъ; по желѣзней же дорогѣ отъ Царицына до Индіи чрезъ 2300 верстъ можно проѣхать въ 5 сутокъ. Слѣдовательно экономіи будетъ не менѣе $2^1/_2$ мѣсяцевъ противъ проѣзда морскимъ путемъ.

Такимъ образомъ для пассажировъ ѣдущихъ изъ Индіи въ Европу и обратно будетъ выгоды, считая по 1 р. суточное содержаніе и жалованье каждаго; для 1-го 75 руб. а для 5, милліоновъ человѣкъ 375,000,000 руб.; для 50,000,000 пуд. товара будетъ выгоды въ торговыхъ процентахъ по 2% съ рубля въ мѣсяцъ 5 коп. да страховыхъ хоть 1 к. по 6 к. съ Рубля, а оцѣнивая товаръ съ провозной цѣной по 10 руб. пудъ будетъ по 60 коп. съ пуда, со всѣхъ же 5,0000,000 пуд. 300,000,000 рублей.

Всей же выгоды для Инди-Европейскихъ пассажировъ по 139 р. $22^1/_2$ к. для каждаго и 696,125,000

руб. для 5,000,000, человѣкъ, а по 2 руб. $2\frac{1}{2}$ коп. съ пуда товара и по 101,250,000 руб. съ 50,000,000 п.

Теперь будемъ считать къ Китаю:

Отъ острова Цейлона, лежащаго подъ 99 град. в. д. и между 5 и 10 град. с. ш. до острова Ріо, находящагося между южнымъ концемъ Индостана и о. Суматрой въ проливѣ Малакскомъ подъ 1-мъ град. с. ш. и 122 град. в. д. слѣдовательно нужно пройдти 23 град. в. долготъ, считая съ уклоненіями подъ экваторомъ по 120 в. въ градусѣ дѣйствительнаго, а не номинальнаго, разстоянія, будетъ 2760 в.; отъ острова Ріо до Кантона первой отъ Европы Китайской значительной гавани по ввозу и вывозу и находящейся подъ $23\frac{1}{2}$ град. с. широтъ, считая по 140 вер. въ градусѣ будетъ 3290 в., Итого 6050 в.

Отъ Кантона до 2-й значительной Китайской гавани Нанкина нужно пройти 6 град. сѣв. широтъ по 140 вер., 840 вер., и 7 град. в. долготъ по 60 вер., 420 вер., итого 1260 верстъ.

Отъ Нанкина къ 3-й значительной гавани и столицѣ Китайской Пекину, лежащему подъ 40 град. сѣв. шир. и 136 в. д. нужно пресѣчь до 10 град. в. долготъ, 550 вер., и град. с. широтъ 700 верстъ Итого 2250 верстъ.

Мы будемъ считать до Нанкина, средней гавани изъ трехъ выше приведенныхъ, тѣмъ болѣе что южный, или ближній къ Европѣ конецъ Японіи при-

ходится противъ Нанкина и Японскимъ товарамъ и пассажирамъ ближе и выгоднѣе направляться въ Европу, не чрезъ Кантонъ, а чрезъ Нанкинъ, или Пекинъ судоходными Китайскими рѣками и за тѣмъ желѣзными дорогами къ Царицыну и далѣе; отъ Индіи до Нанкина. по выше приведенному расчету приходится 7310 в., да отъ Европы до Индіи, какъ выше видѣли, 10,300 вер., итого отъ Европы до Китайскаго Нанкина будетъ 17,610 вер., кои будутъ равняться для пассажировъ и товаровъ по расходамъ при проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ 8,800 вер.

Выключивъ изъ нихъ 3000 вер., желѣзной дороги отъ царицына до верховыхъ судоходныхъ Китайскихъ рѣкъ Кіанга и Янсекіанга, составится экономіи въ провозѣ за 5800 верстъ, это $120^1/_2$ руб. для одного пассажира и 602,5000,000 руб. для 5,000,000 пассажировъ, да 2 руб. 90 к. *а)* для пуда товара и 145,000,000 рублей, для 50,000,000 пудовъ Итого 747,500,000 рублей.

Для Австраліи и Новой Гвиніи, какъ находящихся на одинаковомъ разстояніи отъ Европы сравнительно съ Нанкинымъ отъ острова Ріо, лежащаго въ проливѣ Малакскомъ и подъ 1-мъ град. сѣв. ш. выгоды для пассажировъ и товаровъ одинаковы противъ Нанкинскихъ, если отправлять ихъ по судоходной рѣкѣ Аннамскаго государства къ желѣзной Азіатско-Европейской дорогѣ чрезъ Царицынъ.

а) Примѣч. и это тѣмъ вѣроятнѣе, что провозъ изъ Америки въ Петербургъ чрезъ 7000 вер. обходится въ 2 руб. съ пуда Керасина, и въ 3 руб. съ пуда хлопчатой бумаги (см. дѣят. 1872 г. № 32).

Нужно присовокупить еще выгоды отъ сокращенія времени при проѣздѣ по желѣзной дорогѣ чрезъ 3000 вер., заключающіяся въ торговыхъ и страховыхъ процентахъ 17,600 вер., можно проѣхать на карабляхъ въ 7 мѣсяцевъ, а на пароходахъ 2⅓ мѣсяца среднее будетъ 4⅔ мѣсяца; по желѣзной же дорогѣ 3000 вер., можно проѣхать 6 дней, считая 135 по 500 вер., въ сутки т. е. меньше 4½ мѣсяца или дней противъ проѣзда по морскому пути, а съ тѣмъ вмѣстѣ будетъ 135 руб. выгоды, для пассажира, считая жалованья и содержанія суточнаго по 1 р., а для 5000,000 человѣкъ 675,000,000 рублей; для товара же торговыхъ процентовъ по 9 коп. съ рубля и страховой преміи по 2 коп. итого по 11 коп. съ рубля и оцѣнивая пудъ товара въ 10 руб. придется по 1 р. 10 коп. съ пуда, а 55,000,000 руб. съ 500,000,000 пудовъ.

И такъ отъ сокращенія пути и времени при проѣздѣ по желѣзной дорогѣ противъ проѣзда по морскому пути въ Китай, Японію и Австралію и обратно будетъ всей выгоды: *а*) для 5,000,000, пассажировъ, 1,277,500,000 руб. по 255½ руб. на каждаго и *б)* для 50,000,000 пуд. товара 200,000,000 р. по 4 руб. съ пуда.

Всего выгоды отъ устройства Европейско-Азіатской дороги чрезъ Царицынъ будетъ приблизительно для 10,000,000 пассажировъ 1,973,625,000 рублей)
для 100,000,000 пудовъ товара 301,250,000 рублей)
Итого 2,274,825,000 рублей.

Очевидно, что выгоды какъ для пассажировъ такъ и для товаровъ в. велики, даже малоцѣнные товары

выгоднѣе отправлять по предполагаемой желѣзной дорогѣ съ уплатой по $^1/_{40}$ съ пуда и версты, это по 75 к. съ пуда изъ Китая, Японіи, Австраліи и обратно, а въ Индію и обратно чрезъ 2260 верстъ по $56^1/_2$ к. съ пуда, что дастъ товаровладѣльцамъ Китайскимъ, Японскимъ и Австралійскимъ выгоды перевозочной по 5 р. 80 к. и торговопроцентной по 55 к. итого по 6 руб. 35 к съ пуда; если платить по $^1/_{60}$ к. съ версты и пуда стоющаго рубля два или за все разстояніе чрезъ 3000 верстъ для Китая и обратно по 50 коп а для Индіи и обратно по $37^1/_2$ коп. съ пуда, то-то доставить товароотправителямъ въ Китай, Японію Австралію и обратно по 9 руб. 25 коп. съ пуда выгоды, въ томъ числѣ перевозочной по 8 руб. 70 коп.

При столь низкой цѣнѣ за провозъ по желѣзной дорогѣ ни пароходы, ни даже корабли ни вокругъ мыса доброй надежды, ни по Суэзскому каналу не въ состояніи будутъ конкурировать съ желѣзной дорогой, должны будутъ прекратить перевозъ товаровъ, въ слѣдствіе убыточности, а желѣзныя дороги все еще будутъ имѣть большія выгоды. Само-собой понятно, что нѣтъ надобности непременно спускаться до $^1/_{60}$ к. съ версты и пуда, а нужно только держать такую таксу, за провозъ на желѣзной дорогѣ, чтобы было для товаровладѣльцевъ убыточно возить на пароходахъ и корабляхъ. При чемъ нужно имѣть въ виду не только провозный расходъ, но торговые и страховые проценты, не избѣжные при провозѣ товара по бурнымъ морямъ.

Еще вѣское доказательство и побужденіе къ устройству изъ Россіи чрезъ Сибирь въ Индію и Китай предлагаемыхъ нами путей сообщенія.

По регистру Веритасъ г. Мореля за 1857 г. (см. Руск. Вѣст. Каткова за 1858 г. т. 13 совр. лѣт. стр. 85) «изъ 35,000 судовъ, которыя удовлетворяли потребностямъ морской международной торговли подверглось крушенію 2230 ($7^1/_4{}^0{}_0$; $^1/_4{}^0{}_0$ болѣе чемъ въ 1855 г. и $2^1/_4{}^0{}_0$ болѣе чемъ въ 1853 г.); пропало безъ вѣсти 101; погибло отъ столкновеній 111, сгорело 51; пароходовъ погибло 104 итого 2597 судовъ и пароходовъ, въ томъ числѣ 93 такихъ судна, которые и года небороздили море т. е. новыхъ».

Приблизительный убытокъ отъ этихъ крушеній. Опредѣляя среднюю вмѣстимость судна и парахода, для дальнихъ плаваній назначенныхъ въ 1000 тоннъ или въ 61,000 пуд. каждое, оказывается: что погибло товаровъ на этихъ 2597 судахъ 157,417000 пуд. оцѣнивая 1 пудъ товару кругомъ до 2 р. пудъ, какъ принято цѣнить выйдетъ на 314.834,000 руб

2) Стоимость самыхъ судовъ погибшихъ, оцѣнивая по 110 р. съ каждой тонны вмѣстимости судно, во всѣхъ 2,597 судахъ будетъ 2,597,000 тоннъ вмѣстимости на 285,670,000 руб.

3) Полагая по 10 человѣкъ пассажировъ и флотской прислуги погибающихъ на суднѣ при крушеніяхъ судовъ выдетъ погибающихъ 25,970 человѣкъ и, оцѣнивая каждаго въ 2000 р. на 51,940,000 р.

Итого каждогоднаго убытка для человѣчества отъ погибающихъ судовъ таваровъ и людей въ океанахъ на 652,444,000 рублей.

Будемъ помнить что столько судовъ 2597 гибнетъ съ товаромъ и людьми изъ 35,000 закоими слѣдитъ г. Морель. Положимъ что свѣденія Мореля относятся къ самымъ большимъ мореходнымъ судамъ и слѣд. самымъ дорогимъ; но нужно имѣть въ виду что всѣхъ мореходныхъ, судовъ то есть большой вмѣстимости, назначаемыхъ для дальняго плаванія и малой вмѣстимости т. е. каботажныхъ или при брежныхъ, 160,000 а не 35,000. Понятно что г. Морель неслѣдитъ или неимѣетъ свѣденій о гибели судовъ съ грузомъ и людьми изъ остальныхъ 125,000 судовъ земнаго шара, преимущественно самыхъ мелкихъ и малоцѣнныхъ. Скажемъ и то что эти 125,000 судовъ, какъ прибрежныхъ, имѣютъ возможность вовремя бурь не выходить изъ гаваней, и предъ бурями заходитъ въ гавани и тѣмъ избѣгать крушеній, чего немогутъ дѣлать большія или въ открытыхъ моряхъ находящіяся суда, окоихъ имѣетъ Морель свѣденія, но все-таки число ихъ очень значительно и бури часто нападаютъ и на нихъ, недавъ возможности уклониться въ гавани отъ гибели. Почему убытокъ отъ гибели этихъ мелкихъ мореходныхъ судовъ можно приблизительно опредѣлить въ 650 же милліоновъ руб. какъ и отъ гибели большихъ мореходныхъ судовъ. Впрочемъ большій или меньшій убытокъ для человѣчества отъ гибели прибрежныхъ мореходныхъ судовъ бываетъ каждогодно, это въ нашемъ дѣлѣ, въ нашихъ вычисленіяхъ неимѣетъ почти важности, объ этомъ убыткѣ мы говоримъ мимоходомъ; къ нашему дѣлу идетъ убытокъ отъ

гибели большихъ мореходныхъ судовъ идущихъ изъ Европы въ Азію и обратно и тѣхъ мелкихъ судовъ которые имѣютъ отношеніе къ этимъ большимъ судамъ.

Извѣстно что морская торговля Европы съ Азіей составляетъ больше чемъ $^2/_3$, а протчихъ частей свѣта—Америки, Австраліи и Африки—торговля съ Азіей меньше чемъ $^1/_3$. Слѣдовательно и убытковъ отъ гибели большихъ мореходныхъ судовъ падетъ надолю Европы и Азіи тоже больше $^2/_3$ или около 420,0 0,000 рублей.

Россія, построивши Россійско-Азіатскую желѣзную дорогу изъ Царицына и каналы подлѣ оной, устранить этотъ каждогодный убытокъ въ 420,000,000 р. такъ какъ тогда поссажиры и товары поѣдутъ изъ Европы въ Азію и обратно не на мореходныхъ судахъ а пожелѣзной дорогѣ и каналамъ и тѣмъ спасутся отъ гибели.

Всего важнѣе тутъ будетъ то, что каждогодно до 17,000 изъ 25,970 человѣкъ погибающихъ на большихъ мореходныхъ судахъ будутъ обязаны спасеніемъ своей жизни Россіи, когда она построитъ эту желѣзную дорогу и каналы подлѣ нея. 17,000 семействъ каждогодно небудутъ оплакивать 17,000 человѣкъ, небудутъ носить траура понихъ, благодаря Россіи, это великое дѣло человѣколюбія и милосердія христіанскаго! Всѣ спасительныя приморскія станціи земнаго шара при значительныхъ расходахъ не спасаютъ и полстолько отъ погибели, сколько одна Россія можетъ спасать, устроивши предлагаемыя мной пути сообщенія изъ Россіи въ Индію и Китай и притомъ безъ всякихъ убытковъ, даже съ величайшею выгодой для себя. Россія будетъ тогда первое государство въ свѣтѣ въ дѣлѣ спасенія погибающихъ на морскихъ судахъ.

Возможно-ли будетъ перевесть по двухколей-

ной желѣзной Европейско - Азіатской дорогѣ въ 100,000,000 пудовъ товара и 10,000,000 пассажировъ?

Возможно. Приведется отправлять каждодневно по 270,682¾ пуда товара въ 451 платформѣ съ обоихъ концовъ дороги, а съ каждаго по 135,341 пуда въ 225 платформахъ, а поссажировъ по 13,534 человѣка въ 225½ вагонахъ, съ каждаго конца, съ обоихъ концовъ по 27,068 въ 451 вагонѣ, по 60 человѣкъ въ каждомъ, а всего въ день по 902 вагона, съ каждаго же конца, то есть: отъ Царицына и отъ Яркенда по 451 вагону, только отъ Яркенда въ Индію и обратно по 225½ вагоновъ и платформъ точно также 225½ вагоновъ въ Китай и обратно. Приведется отправлять поѣзды одинъ за другимъ отъ Царицына до Яркенда обратно чрезъ каждые 2 часа по 37 и 38 вагоновъ и платформъ, а отъ Яркенда до Китая и обратно чрезъ каждые 4-е часа равно и до Индіи чрезъ 4-же часа. По расчисленію Клокачева даже одноколейная желѣзная дорога Рыбинско-Бологовская можетъ перевозить въ одинъ конецъ отъ Рыбинска къ Петербургу въ годъ 108 милліоновъ въ сутки по 300 тысячь пудовъ въ 20 поѣздовъ по 15,000 пудовъ въ поѣздѣ, по 600 пудовъ въ платформѣ, это по 25 только платформъ за поѣздъ (см. труды содѣйств. Р. промыш. и торгов. 1874 г. ч. 7-я стр. 219), а мы считаемъ мѣнѣе противъ этаго счета на 8000,000 пудовъ въ одинъ конецъ и въ обои на 16 милліоновъ и притомъ на двухколейной дорогѣ.

Отъ Пекина до устьевъ реки Вей, затѣмъ долиной Вей до Ланчжеу 1800 верстъ, отъ Ланчжеу Зайсана, пограничнаго русскаго къ Китаю поста 2700 верстъ итого 4500 верстъ.

Отъ Зайсана до Китайскихъ чайныхъ провинцій Сычуанъ и Шенси 3300 верстъ. Въ этихъ провинціяхъ для русскихъ нѣтъ конкурентовъ въ чайной торговлѣ.

Отъ озера Лобъ-Норъ въ Цайдамъ по р. Баянъ-

голь, отсюда къ устью рѣки Нанчитай, впадающую въ рѣку Муръ-усу, до коихъ доходилъ Пржевальскій, затѣмъ рѣкой Муръ-усу, которая, кажется, судоходна и впадаетъ въ рѣку Янъ-цы-цзянъ (по прежнему въ географическихъ картахъ Янтсекіангъ).

Отъ озера Лобъ-норъ чрезъ хребетъ Куенъ-люнь до рѣки Муръ-усу будетъ около 350 верстъ то есть столько, сколько я считалъ, на основаній географическихъ миль, до судоходныхъ верховьевъ Китайскихъ рѣкъ Кіанга и Янтсекіанга.

Если ѣхать къ Пекину отъ озера Лобъ-норъ въ Алашанъ на Ланчжеу къ судоходной рѣкѣ Вей, впадающей въ рѣку Хуанхе,—по прежней географіи Кіангъ.—то будетъ гужеваго пути больше тысячи верстъ, (тутъ шелъ въ 1875 г. Сосновскій), и дальше на 500 верстъ для постройки желѣзной дороги, противъ того, если вести желѣзную дорогу отъ Лобъ-норъ къ Пекину по направленію на рѣку Хуанхе и затѣмъ прямолинейно, и негоняясь за рѣкой Хуанхе, которая очень извилиста.

Для воднаго же путей-сообщенія рѣка Хуанхе (Кіангъ) несовсѣмъ удобна, до впаденія въ неё рѣки Вей сеть пороги, которые нужно порохомъ взрывать, или подлѣ нихъ шлюзы устроивать.

Отъ озера Лобъ-норъ къ Китаю какъ чрезъ Цайдамъ то есть по направленію чрезъ рѣки Баянъ-голь Нанчитай, Муръ-усу, Янцыцзянъ (Янтсекіангъ) такъ и чрезъ Алашанъ, то-есть понаправленію чрезъ Вей и Хуанхе (Кіангъ) воды наповерхности мало; но въ грунтѣ очень много такъ, что выкопавши колодезь въ два-три фута глубины получается вода, хорошая и въ изобиліи.

Обои направленія, то-есть какъ чрезъ Цайдамъ такъ чрезъ Алашанъ, очень удобны для постройки желѣзной дороги, препятствій нѣтъ.

Г. Сосновскій начальствомъ Западно-Сибирскаго генералъ губернаторства былъ командированъ для

изслѣдованія ближайшаго и выгоднѣйшаго торговаго пути для Россіи съ Китаемъ; въ половинѣ 1875 г. онъ, возвратившись изъ командировки, былъ въ Омскѣ, гдѣ и я былъ проѣздомъ; Сочиненіе мое было кончено объ устройствѣ въ Сибири путей сообщенія, въ томъ числѣ и къ Китаю, почему я и обратился къ г. Сосновскому за свѣжими свѣденіями касательно торговаго пути изъ Россіи въ Китай, въ тѣхъ видахъ, чтобы на основаніи этихъ свѣдѣній сдѣлать поправки въ своемъ сочиненіи; г. Сосновскій охотно далъ отвѣты на сдѣланные ему вопросы; отвѣты эти, какъ видитъ читатель, не только не идутъ въ разрѣзъ съ моими предположеніями, но напротивъ подтверждаютъ ихъ и даютъ больше вѣсу этимъ предположеніямъ. Почему оказалось ненужными этѣ поправки.

Авторъ.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Побужденія строить каналъ постарому руслу рѣки Аму къ Каспійскому морю и изъ рѣки Волги къ р. Дону.

Выше мы видѣли, что изъ Европы въ Азію, Австралію и обратно перевозится на мореходныхъ судахъ не мѣнѣе 600,000,000 и до 1,000,000,000 пуд. при очень неблагопріятныхъ условіяхъ какъ то: предъ громадной и вовремя громадной войны Франціи съ Германіей, когда торговые обороты значительно сокращаются; нынѣ войны этой и подобной нѣтъ и непредвидится, къ тому же съ прорытіемъ Суезскаго канала изъ Средиземнаго моря въ Аравійскій заливъ морскій путь для этой торговли убавится на 10,000 верстъ т. е. для Индіи на $1/2$ пути а для Китая Японіи и Австраліи на $1/3$, чрезъ это торговые обороты должны если неудвоиться, то всетаки значительно увеличиться, какъ обыкновенно

бываетъ. Построивъ желѣзную дорогу отъ Царицына въ Индію и Китай мы затмѣваемъ великую заслугу знаменитаго Лессепса, прорывшаго Суэзскій каналъ, въ дѣлѣ промышленности и торговли, а съ тѣмъ вмѣстѣ въ дѣлѣ цивилизаціи и благосостоянія человѣчества потому, что мы еще убавляемъ морскій путь на 10,000 верстъ для путей-сообщенія Европы съ Азіей и Австраліей; мало того мы замѣняемъ морскій путь въ 10,000 верстъ для Индіи и Австраліи и въ 17,000 вер., для Китая Японіи съ Европой и обратно, путь такъ страшный для поссажировъ и торговли, внутреннимъ безопаснымъ и спокойнымъ въ 2260 верстъ для Индіи,—въ $4^1/_2$ раза, въ 3000 верстъ или въ $5^2/_3$ разъ для другихъ, мало и этаго, мы увеличиваемъ быстроту путей-сообщенія противъ морскаго пути чрезъ Суезскій притомъ каналъ изъ Европы въ Индію и Австралію на 16 разъ, а въ Китай и Японію въ 28 разъ, неговоря уже о экономіи въ провозѣ для каждаго изъ пассажировъ на 255 руб. изъ Китая и Японіи и на $139^1/_4$ руб. изъ Индіи и Австраліи въ Европу, а для товаровъ по 2 руб. $2^1/_2$ коп. съ пуда,—почти въ трое,—изъИндіи и Австраліи и по 4 руб. съ пуда,—на $1^1/_2$ раза — изъ Китая и Японіи въ Европу и обратно. По этому всякій товаровладѣлецъ и пассажиръ предпочтетъ Русско-Азіатскую желѣзную дорогу морскому пути, поэтому же появится много новыхъ торговыхъ, съ новыми издѣліями и продуктами, новыхъ конкурентовъ, новыхъ пассажировъ даже изъ такихъ водобоязныхъ народовъ многолюднѣйшей и самобѣднѣйшей флотомъ части свѣта, Азіи и усилятся потребности назаграничныя товары. Можно полагать съ достовѣрностію, что торговые обороты, въ привозѣ и вывозѣ дойдутъ поновому внутреннему пути до 2-хъ и 3.000,000,000 пудовъ.

Извольте знать что въ продолженіи ста сорока лѣтъ по 1873 годъ нами заняты:

	Квадрат. миль.	Жителей.	На 1 квад. миль жител.
Киргизскія степи Оренбургскаго Сибирскаго вѣдомства	33,878	1,450,000	43
Туркестанскій край			
Сыръ-Дарьинская область. . .	8,800	771,500	88
Семирѣчинская	6,200	550,000	89
Зарявшанскій округъ. . . .	190	200,000	1053
Итого. .	49,068	2,971,500	61
Земли не зависимыя.			
Бухара	3200	1,500,000	469
Коканъ	1500	600,000	400
Хива	2100	300,000	133
Афганскій Туркестанъ	2000	300,000	150
Мелкія владѣнія въ верховьяхъ Аму-Дарьи	2700	100,000	37
Туркменскія земли.	21,100	600,000	28
Незанято еще. .	32,600	3,400,000	104
Всего. .	81,668	7,371,500	104

По отчету Ташкентскаго торговаго Комитета годовая значительная часть торговля Россіи, съ вышепоименованными владѣніями,—кромѣ киргизъ Сибирскаго и Оренбургскаго вѣдомствъ и Заравшанскаго округа, части Семирѣчинской области, это съ народонаселеніемъ въ 5,000,000 человѣкъ,—простирается до 14,000,000 р. привозная до 6,500,000 р. вывозная итого на $20\frac{1}{2}$ милліоновъ руб. (см. сынъ отеч. 1873 года № 292) да остальную часть торговли невошедшую въ отчетъ комитета опредѣлимъ хотя въ $4\frac{1}{2}$ милліона итого будетъ 25,000,000 рублей, это по пяти рублей на человѣка и эти торговые обороты дѣлались послѣ пяти-лѣтнихъ враждебныхъ отношеній поимянованныхъ ханствъ къ Россіи, такъ сказать, въ видѣ пробы, съ большими опасеніями

и рискомъ, *a*) когда же окончательно успокоятся эти хищныя и бѣдныя владѣнія, займутся, вмѣсто грабежа, промышленностію и торговлей, тогда, нѣтъ сомнѣнія, благосостояніе разовьется, народонаселеніе увеличится, торговля удвоится, утроится. Если ужъ эти хищныя, бѣдныя, мелкія и робкія владѣнія при самыхъ неблагопріятныхъ для торговли условіяхъ и съ перваго разу торгуютъ съ Россіей на 25,000,000 рублей по 5 руб. съ жителя, то давно торгующіе на милліарды рублей съ Европой,—Китай, Японія, Индія, Австралія, торгующіе болѣе цѣнными товарами противъ ханствъ въ количествѣ около 1,000,000,000 пудовъ легко удвоятъ, утроятъ и даже, можетъ быть, упятерятъ свою торговлю при удешевленіи провоза для однихъ въ трое а для другихъ въ $1^1/_2$ раза и при увеличеніи быстроты провоза для однихъ въ 16 разъ а для другихъ въ 28 разъ, отношеніе же пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ къ провозу товаровъ бываетъ наземномъ шарѣ какъ одинъ къ 5 пудамъ см. сынъ отечест. 1873 года № 284 и слѣдовательно должно ожидать пассажировъ на этомъ пути всего 400 и даже 600 милліоновъ. И это тѣмъ вѣроятнѣе, что въ Европѣ и Азіи сосредоточено почти все народонаселеніе $^{11}/_{14}$ земнаго шара именно 1,100,000,000 человѣкъ, а въ прочихъ частяхъ свѣта только по $^3/_{14}$ народонаселенія, земнаго шара; именно — 300,000,000 человѣкъ По Русско-Азіатской же двухколейной

а) Примѣч. несмотря на запрещеніе наложенное г. Черняевымъ на Бухарскую торговлю, все-таки въ 1867 г. привозъ дошелъ до 13,000,000 а вывозъ свыше 1600 милл. итого на 30 милл. и этѣ цифры далеко ниже дѣйствительныхъ. Съ закрытіемъ въ 1867 г. Оренбургскихъ и Сибирскихъ таможенъ статистика лишилась источника откуда бы могла черпать цифры для наблюденія за дальнѣйшимъ развитіемъ нашей торговли см. 156 стран. 2-я ч. 1873 г. труды общ. сод. Р. пром. и торг.

желѣзной дорогѣ свободно можетъ двигатся 100,000,000 пудовъ товара и 10,000,000 пассажировъ, можетъ при напряженіи передвигаться и въ двое того и другаго. Повторимъ примѣчаніе. По исчисленію. Клокачева одноколѣйная желѣзная дорога можетъ перевесть однихъ грузовъ въ годъ даже 108,000,000 пудовъ считая по 20 поѣздовъ въ сутки и по 15,000 пуд. въ каждомъ поѣздѣ въ 25 платформъ и по 600 пуд. на платформѣ см. труды общ. сод. промыш. и тор. 1874 г. ч. 7 ст. 219, въ поѣздѣ можетъ быть по 40 вагоновъ или платформъ съ грузомъ въ 25,000 пудовъ въ томъ числѣ могутъ быть пассажиры». Для остальныхъ грузовъ и пассажировъ нужно отъ 8 до 15 желѣзныхъ дорогъ двухколейныхъ Европейско-Азіатскихъ, для постройки коихъ потребовались бы до 2,500,000,000 руб. это такая сумма, которую немогутъ отдѣлить на десятилѣтіе всѣ предпріимчивые государства земнаго шара безъ разстройства и замѣшательства прочихъ промышленныхъ операцій и государственныхъ дѣлъ, которымъ и безъ того должны быть довольно тяжело въ слѣдствіе убытковъ отъ постройки одной желѣзной дороги отъ Царицына въ Индію и Китай, какъ выше видѣли мы. Въ сто разъ дешевле выгоднѣе и сподручнѣе устроить Россіи каналъ подлѣ этой дороги длина и направленіе канала.

Кромѣ Узбы или стараго русла рѣки Аму, идущей отъ нынѣшнѣй дельты къ Красноводской бухтѣ на Каспійскомъ морѣ, Русскіе открыли вовремя Хивинской экспедиціи другое высохшее русло рукава рѣки, идущее отъ чардуги, близъ Бухары до Игна, гдѣ оно соединяется съ Узбою, это русло составляетъ кратчайшій путь верстъ въ 300 отъ Каспійскаго моря къ верховьямъ Аму (см. сынъ отеч. 1873 г. № 298.

Постройка канала обойдется очень дешево не болѣе 3,000,000 рублей.

Полковникъ Глуховскій изслѣдовавшій старыя русла рѣки Аму, отъ Хивы до Сары-Камыша положительно завѣряетъ, «что русла этѣ многоводны, что ширина русла простирается отъ 250 до 400 саженъ слѣдовательно значительная, по ней могутъ ходить даже мореходные корабли и пароходы и по нѣскольку за разъ въ обои концы и что одинадцать лѣтъ назадъ было теченіе воды до Сары-камыша, какъ кажется верстъ на 200 и что это теченіе прекращено по повѣленію Хивинскаго Хана запрудами для наказанія возмущавшихся Туркменъ, живущихъ поэтому руслу (смот. сынъ отечест. 1873 г. № 291).» Отъ сюда самое вѣроятное заключеніе такого рода: воды р. Аму приняли направленіе къ Аральскому морю вмѣсто Каспійскаго, не вслѣдствіе возвышенности при Каспійской мѣстности, и пониженія при Аральской, какъ думаютъ нѣкоторые, а въ слѣдствіе нарочитыхъ и частовременныхъ запрудъ и послѣднее тѣмъ вѣроятнѣе, что не одно старое русло имѣетъ Аму, а есть еще ниже Хивы Лауданъ и Куня-Дарья, которыя по соединеніи своемъ называются Урунъ-Дарьей, а выше Хивы есть тоже старое русло близъ Бухары идущее отъ Чардуги до Игна гдѣ соединяется съ Узбою (смот. сынъ отечест 1873 года № 278). Еслибы точно при Каспійская мѣстность поднялась а при Аральская опустилась, то Туркмены непреминули ли бы воспользоваться этимъ и пустили къ себѣ воду потому же р. Аму. Изъ вышеизложенныхъ свѣденій г. Глуховскаго само собой вытекаетъ: запруживаютъ русло въ одномъ мѣстѣ вода пролагаетъ себѣ дорогу по каналу или относительно низкому мѣсту противъ уровня водъ русла и образуетъ новое русло, запруживаютъ это, вода опять пролагаетъ себѣ новую дорогу, новое русло и такъ далѣе.

Послѣ этаго русскимъ остается только подражать Хивинцамъ съ нѣкоторыми измѣненіями напримѣръ:

$^1/_3$ водъ Аму пустить лучшимъ рукавомъ въ Аральское море, чтобы по нему имѣть водное сообщеніе съ Араломъ и судоходной рѣкой Сырь-Дарьей и $^2/_3$ пустить по болѣе прямому и лучшему старому руслу въ Каспійское море, предварительно разсчистивъ русло и укрѣпивъ берега его въ устраненіе мелей и наносовъ въ руслѣ, гдѣ нужно, а запрудивъ прочіе рукава, которые наполнять водой въ весенніе разливы для народонаселенія. Вообразимъ что при-Каспійская мѣстность поднялась противъ при-Аральской, все-таки нужно разсчистить старое русло рѣки Аму и воды Каспія потекутъ къ Аралу, для пароходовъ будетъ все равно къ Каспію ли вода течетъ или отъ Каспія; вообразимъ что Каспій и Аралъ на одинаковой высотѣ находятся, все-таки разсчистить русло, воды будутъ стоять въ руслѣ для пароходовъ будетъ все равно, если имъ неприведется ходить по водѣ, скорѣе, то неприведется ходить и противъ воды, тише; вообразимъ что мѣстность между Каспіемъ и Араломъ выше, остается только вынуть возвышенность противъ дна русла; вообразимъ что мѣстность между Араломъ и Каспіемъ ниже, остается сдѣлать или береговыя насыпи по низменности, или наполнить низменность водой, для пароходовъ все равно идти ли по рѣкѣ, каналу или озеру. Такъ ли иначе, но устройство канала весьма легко сподручно и дешево обойдется, считая на разчистку русла стараго по 1000 рублей наверсту, въ 300,000 руб. даже считая по 10,000 руб. на версту, что ужъ чрезчуръ достаточно, потребуется только 3,000,000 руб. и завсѣмъ тѣмъ каналъ будетъ чрезвычайно выгоденъ для строителей канала, русскихъ желѣзныхъ дорогъ, особенно Поти-Тифлизской, какъ находящейся противъ предполагаемаго канала и соединяющей Каспійское море съ Чернымъ моремъ и такимъ образомъ имѣющей быть само кратчайшмъ и выгоднѣйшимъ путемъ для пассажировъ и товаровъ иду-

щихъ изъ Европы въ Индію, Китай, Японію и обратно чрезъ Европейскія рѣки, впадающія въ черное море и чернымъ моремъ Поти-Тифлисской желѣзной дорогой рѣками Терескомъ, Курой, впадающими въ Каспійское море, или изъ чернаго же моря рѣкой Кубанью до Ставрополя, затѣмъ желѣзной дорогой къ рѣкамъ Кумѣ и Тереку, впадающимъ въ Каспій, Каміемъ, каналахъ, по рѣкѣ старому Аму, самой рѣкой Аму въ Аралъ и рѣкой Сынъ-Дарьей, къ Коканду же отсюда чрезъ Кашгаръ и Яркендъ желѣзной дорой въ Индію около 800 верстъ; отъ тѣхъ-же судоходныхъ верховьевъ рѣкъ Аму и Сыра оканчивающихся къ востоку отъ Коканда для Китая Японіи и Австраліи до Кошгара и Яркенда не болѣе 230 верстъ судоходными рѣками тѣхъ же именъ въ рѣку Таримъ, и озеромъ Нобъ-ноoръ, оттуда желѣзной дорогой около 370 верстъ къ судоходнымъ верьвьямъ Китайскихъ рѣкъ Кіанга, Янтсекіанга. Этимъ путемъ т. е. изъ Каспія чрезъ Куру и Поти-тифлизскую желѣзную дорогу въ Индію, Китай и Японію могутъ съ одинаковой выгодой идти, какъ Европейскіе, такъ Персидскіе и Турецкіе товары и поссажиры.

Другой путь по старому Аму изъ канала въ Каспій, изъ Каспія въ Волгу изъ Волги около Царицына по каналу, который долженъ быть предварительно прорытъ въ рѣку Донъ на протяженіи 60 верстъ, изъ Дона одни въ Азовское и Черное море, а другіе желѣзными дорогами, для кого куда будетъ выгоднѣе и ближе. Этотъ второй путь Каспія будетъ даже для прибрежныхъ мѣстъ къ Черному морю противъ пути чрезъ Кавказъ, зато ближе и выгоднѣе длн Россіи, бывшаго царства Польскаго, Даніи, Германіи, Швеціи, Норвегіи, а для прочихъ государствъ и прилежащихъ къ Черному морю странъ, хотя бу-

детъ и даже верстъ на 500, но выгоднѣе особенно для малоцѣнныхъ товаровъ копѣекъ на 5 у пуда потому, что 500 верстъ водой равняются по провозному расходу на желѣзныхъ дорогахъ 250 верстамъ а чрезъ Кавказъ по р. Курѣ приведется ѣхать въ Черное море, желѣзной дорогой 269 верстъ, отъ Тифлиса къ Пати, за 2 перегрузки въ Тифлисѣ съ параходовъ на желѣзную дорогу, а въ Поти на параходы и остановки обойдутся коп. по 3 съ пуда и будутъ, равнятся параходамъ 60 вер., на желѣзной дорогѣ будетъ —350 верстъ, параходомъ слѣдовательно остается экономіи въ расходахъ на 100 верстъ.

Стоимость канала изъ Волги въ Донъ, имѣющаго замѣнять около 10 желѣзныхъ дорогъ въ перевозѣ товаровъ и пассажировъ на протяженіи 60 верстъ обойдется считая по 50,000 рублей на версту до 3,000,000 рублей.

Суезскій каналъ въ 160 калометровъ $148^2/_3$ русскихъ верстъ длиной въ 5 метровъ глубины, отъ 11 до 13 метровъ внизр ширины стоилъ компаніи 374,000,000 франковъ каждый километръ $468^2/_3$ руск. саженей обошелся въ 2,350,000 франковъ, или по 1671 франковъ каждый аршинъ, по 5013 франковъ каждая сажень, и по 2,506,500 франковъ или 626,625 рублей каждая русская верста, но при такой глубинѣ и нижней широтѣ канала съ трудомъ могутъ проходить не самые еще большія судна, такъ корабль Иелуза, вмѣщающій до 1600 тоннъ и сидящій въ водѣ 4, 8 метровъ шелъ съ большимъ трудомъ и тихо; между тѣмъ необходимо, чтобы такіе суда шли день и ночь безъ остановочно со скоростію покрайнѣй мѣрѣ 10 калометровъ или $9^2/_3$ русскихъ верстъ въ часъ (смотрите журналъ дѣла № 122 1869 года)

Пишутъ что нужно отъ 65,000,000 до 75,000,000 франк. для окончанія канала т. е. чтобы вывесть вездѣ глубину канала до 8 метровъ=180 вершковъ=11$^1/_4$ аршина или 3$^3/_4$ саженъ, а ширины внизу отъ 22=495 вершковъ до 100 метровъ = 2700 вершковъ; вверху отъ 31 до 168$^2/_4$ аршинъ. Среднiй поперечникъ ширины будетъ почти 100 Арш. или 33 сажени. И тогда стоймость Канала будетъ 450,000,000 фран. или 112,500,000 руб. это по 761,752 руб. 15$^3/_4$ к. каждая верста, по 1523 руб. 40 к. сажень, и по 12 руб. 30 к. каждая кубическая сажень, коихъ должно быть 125 въ каждой сажени чрезъ 33 саж. ширины и чрезъ 3$^3/_4$ саж. глубины канала, а во всемъ каналѣ 9,292,00 куб. саженъ Если средней стоимостью считать каждаго километра въ 2 фран. 45 сант. или 61$^1/_4$ к. какъ считаютъ нѣкоторые, тогда вышлобы 152,653,061 куб. метровъ равныхъ 17,875, куб. саж. эго былобы почти вдвое противъ дѣйствительнаго.

Хотя компанія поотчужденію земель ничего не платила, но рабочіе брали иногда 12 и 14 франковъ (3 до 3$^1/_2$ руб.) въ день и, должно быть, темные расходы были очень значительны, отъ того постройка канала вышла баснословно дорога по 12 руб. 20 к. кубич. саж. тогда какъ она можетъ обойтись при экономіи и честности въ рубль вольнонаемнымъ трудомъ, такъ какъ человѣкъ въ день можетъ выбрать и вывозить на тачкѣ кубическую сажень, худо-худо $^1/_2$ сажени, арестантами же или солдатами можно выбрать 1 кубическую сажень и копѣекъ за 50. Въ 1873 по 1875 годъ въ Тобольской семинаріи возили за версту въ день одинъ человѣкъ на лошадѣ $^2/_3$ сажени а приусиліи и цѣлую куб. сажень глины, работая съ 4 часовъ утра до 7 часовъ вечера, отдѣляя на завтракъ, обѣдъ и вечерникъ отъ 1 до 1$^1/_2$ часовъ. При

чемъ человѣкъ съ лошадью въ день заработывалъ два три рубля

Всякій согласится, что инженерное искусство не для того существуетъ чтобы такія дѣла какъ напр. прорытіе каналовъ выходили плоше и дороже противъ работъ чернорабочихъ, противъ работъ безъ пособія инженернаго искусства. При пособіи инженернаго искусства такія работы должны быть дешевлѣ и въ тоже время красивѣе и прочнѣе иначе ненужно тратиться на инженеровъ. Всѣ удивляются, что Лессепсъ прорылъ каналъ, а мы больше того удивляемся, что прорытіе это обошлось чрезвычайно дорого чрезъ этого инженера. Небольшая мудрость прорыть Суэзскій и какой угодно каналъ изъ Волги въ Донъ, выведя въ расходъ по 12 руб. 20 к. за кубическую сажень, это могутъ сдѣлать неодни Лессепсы инженеры, но многіе изъ Ивановъ землекоповъ. Если подражать Лессепсу, то нужно на каналъ изъ Волги въ Донъ въ 60 верстъ 45 или 46,000,000 руб., такъ какъ онъ составляетъ почти $^2/_5$ протяженія противъ Суэзскаго канала, а $^2/_5$ суммы употребленной на Суэзскій каналъ 112,500,000 руб. будетъ 45,000,000 руб., но мудрѣе выстроить каналъ въ 15 разъ дешевлѣ противъ Лессепса напримѣръ, за 3000,000 руб. каналъ въ 60 верстъ безъ шлюзовъ что составитъ на версту по 50,000 руб. на 1 сажень по 100 руб. то есть на сажень чрезъ 33 саж. ширины и $3^3/_4$ сажени глубины канала, это по 80 к. за кубическую сажень, мудрѣе но возможно, если строить чрезъ арестантовъ или солдатъ и вообще экономно.

Да нарасчистку мелей судоходныхъ Кавказскихъ рѣкъ Кубани, Кумы, Терека, Куры и Азовскаго моря, на устройство вспомогательныхъ линій желѣзныхъ дорогъ, между судоходными верховьями рѣкъ Кубани, Кумы, Терека, и отъ верховьевъ Куры къ Черному морю достаточно 4,000,000 р.

Доходъ отъ устройства каналовъ.

Какоевеликолѣпіе? Россія израсходовавъ 10,000,000 руб. на улучшеніе путей-сообщенія по рѣкамъ Аму, Сыръ-Дарьи, изъ Волги въ Донъ по Азовскому морю и на Кавказѣ получаетъ возможность и, такъ сказать монополію перевозить 900,000,00 товару и 200,000,000 пассажировъ на протяженіи 2000 верстъ дѣйствительнаго разстоянія именно: изъ за Коканда по верховьямъ судоходныхъ рѣкъ Сыра и Аму до Аральскаго моря, это по 702 верстъ дѣйствительнаго, прямолинейнаго разстоянія, номинальная, или географическая длина ихъ по 1500 вер. (см. 40 годъ географіи Семенова изд. 10-е 1873 г.) отъ Аральскаго моря по каналу стараго Аму 300 верстъ, по Каспійскому морю 300 вер., по Кавказу 700 верстъ вер., къ Черному морю.

Эти 2000 верстъ по перевознымъ расходамъ будутъ равнятся по провозному расходу на желѣзныхъ дорогахъ а слѣдовательно валовому доходу для Россіи тысячѣ верстъ это по 50 к. съ пуда а съ 900,000,000 пудовъ, кои предполагается къ каждогодной перевозкѣ 450,000,000 руб, да съ 200,000,000 пассажировъ 450,000.000 р. т. е. по 22 р. 25 к. съ каждаго; да въ содержаніи оставятъ они въ Россіи каждый

Примѣч. По р. Кумѣ и Тереку и Кубанѣ будетъ верстъ на 150 далѣе противъ проѣзда по р. Курѣ, за то желѣзной дорогой приведется ѣхать меньше кажется на 100 вер., противъ Поти—Тифлиской съ р. Куры; по этому провозный расходъ будетъ тамъ и тутъ одинаковъ.

за 10 дней проѣзда по 5 роб. итого —1,000,000,000 р. итого каждогоднаго дохода получится 1,900,000,000. Сверхъ того получимъ возможность перевозить Китайскіе, Японскіе, Австралійскіе равно и Европейскіе товары и пассажировъ по рѣкѣ Тариму въ Монголіи напротяженіи, имѣющемъ отношеніе къ нашему счету 8000 вер., а всего для Китайскихъ товаровъ и пассажировъ удешевимъ провозъ товаровъ и пассажировъ пароходами въ двое противъ желѣзныхъ дорогъ и въ десятеро противъ караваннаго провоза на верблюдахъ. Столь жирные результаты отъ устройства и улучшенія этаго путей сообщенія Россіянамъ и воснѣ негрезились, а между тѣмъ они такъ возможны и близки къ дѣйствительности. Самособой разумѣется, что не съ перваго года посыплется такая сумма русскимъ, но не для одного года и улучшится это путей-сообщеніе.

Расходы на устройство 10-ти вспомогательныхъ къ каналамъ линій желѣзной дороги.

Понятно также что отъ Коканда чрезъ Яркендъ въ Индію и другія мѣста отъ Бухары и прочее постепенно нужно строить около 5 желѣзныхъ дорогъ, потому что по одной линіи невозможно будетъ перевозить такую громаду пассажировъ и товаровъ, какъ ужъ говорили мы, это напротяженіи въ 5 линіяхъ по 800 вер.,=4000 вер., 100,000,000 р. это по 25080 р. на версту, а въ Китай между Кокендомъ, Кажгаромъ, Яркендомъ 250 вер., отъ Яркенда по р. Кажгару Яркенду Тариму озеру Лобъноору, отъ этого озера желѣзная дорога къ судоходнымъ рѣкамъ Кіангу или Янтескіангу около 370 в.,

итого на протяженіи въ 5 линіяхъ къ Китаю по 600 вер.,—3000 вер., съ расходомъ 90,000,000 руб. это по 30,000 р. на версту.

Такимъ образомъ устройство каналовъ и 10 линій желѣзныхъ дорогъ обойдется въ 100,000,000 р. покоимъ могутъ двигатся изъ Европы въ Азію и Австралію и обратно по 900,000,000 пудовъ товару и 200,000,000 пассажировъ, въ томъ числѣ Китайскіе Японскіе будутъ двигатся желѣзной дорогой 600 р., до Царицына остальные водой; отъ Царицына же или рѣкой Волгой до Твери р., Камой до Перми, р. Бѣлой до Уфы, или каналомъ въ рѣку Донъ, въ Азовское, Черное море и далѣе въ Европу, или изъ Каспія чрезъ Кавказъ; при чемъ водой будетъ около 2800 вер., кои по провознымъ расходамъ для Пассажировъ и товаровъ будутъ равнятся 1400 верстамъ провозными расходами по желѣзнымъ дорогамъ. Такимъ образомъ провозъ товаровъ и пассажировъ отъ судоходныхъ Китайскихъ рѣкъ до Царицына и за Тифлисъ, находящійся съ Царицынымъ подъ-однимъ градусомъ 62-мъ восточ. долготы будетъ равенъ 2000 верстъ (600 и 14000 то есть по 1 рублю съ пуда и 45 руб. съ пассажира и слѣдов. выгоднѣе противъ даже провоза по желѣзной дорогѣ на протяженіи 3000 верстъ отъ Китая въ Европу до Царицына и обратно упуда по 50 к. и у пассажировъ на 22½ р.

Провозъ же изъ Индіи до Царицына и за Тифлисъ къ Черному морю на 300 верстъ далѣе противъ Царицына водой напротяженіи 2000 вер., равныхъ по провозному расходу на желѣзной дорогѣ 1000 вер. да 900 вер., желѣзной дорогой итого 1800 вер., слѣдовательно въ экономіи остается, и неприведется

платить за 800 вер., провозъ съ пуда по 40 к. и съ пассажира по 18 руб сравнительно съ проѣздомъ по желѣзной дорогѣ изъ Индіи въ Европу, до Царицына на протяженіи 2300 верстъ. Есть люди, наприм. г. Венсоковъ, которые предпочитаютъ караванную перевозку на верблюдахъ пароходному по р. Сыру, Аму отъ Хивы, Коканда, Самарканда, Бухары, Ташкента и такъ далѣе, считая первый болѣе дешевымъ и безопаснымъ отъ подмочки и тѣмъ идутъ противъ прорытія канала или вернѣе противъ расчистки стараго русла р. Аму (см. сынъ отеч. 1873 годъ № 255) но онъ Бенюковъ самъ ошибается и другихъ вводитъ въ грубую ошибку. Въ опровергающее доказательство приводимъ извлеченіе изъ напечатаннаго въ правительственномъ вѣстникѣ и перепечатаннаго въ С. отечест., 1873 г. № 271: Хивинецъ Ибаддулла, житель г. новаго Ургенча, отстоящаго отъ г. Хивы въ 25 верстахъ, привезъ наверблюдахъ въ г. Красноводскъ,—отстоящій отъ Хивы верстахъ въ трехъ стахъ (300),—товару пудовъ 1000 сдѣлавъ до 450 верстъ и 31 станцію, воизбѣжаніе нападенія Туркменовъ, употребивъ на проходъ 22 дня, (вышли 10 сентября а прибыли въ Красноводскъ 2 октября), проходя въ день отъ 15 до 20 верстъ и заплативъ по 1 руб. 50 к. съ пуда за провозъ а за 1300 пудовъ 1500 рублей.

Водой же попредполагаемому каналу стараго русла Аму-Дарьи будетъ не болѣе 400 верстъ, а полковникъ Глуховскій считаетъ 300 верстъ. Лессепсъ беретъ съ кораблей за право прохода по Суэзскому каналу по 10-ти франковъ съ тонны, это по $4\frac{1}{10}$ к. съ пуда (см. жур. дѣло 1869 года № 122). Положимъ что Россія будетъ брать по 4 к. съ пуда за право прохода по каналу, да провозъ будетъ стоить 6 к. съ пуда, итого 10 к. съ пуда съ 1000 пудовъ пришлось

бы Хивинцу Ибаддуллѣ заплатить вмѣсто 1500 р. только 100 рублей; даже если провозъ съ 300 вер., канала будемъ считать, примѣнительно къ высшему провозному расходу по желѣзной дорогѣ за 300 верстъ, по 15 к. съ пуда т. е. по $^{1}/_{20}$ к. съ пуда и версты, а съ 1000 пуд 150 рублей: но выше мы разъяснили, что провозный расходъ пароходами въ двое дешевлѣ провоза по желѣзной дорогѣ и, слѣдовательно, по $7^{1}/_{2}$ коп. съ пуда за 300 верстъ, а съ 1000 пудовъ причлось бы только 75 рублей; но мы будемъ считать провозъ въ 100 руб. слѣдовательно провозной выгоды съ 1000 пудовъ 1400 руб. Но это не все: по предполагаемому каналу этому Хивинцу привелось бы ѣхать не болѣе 2 дней, у него осталось бы экономіи 20 дней противъ караваннаго провоза въ 22 дня, а разсчитывая торговый процентъ самоумѣренно по $1^{1}/_{2}$ к. на рубль и оцѣнивая товаръ Ибадуллы кругомъ только въ 10 рублей пудъ, а всѣхъ 1000 пудовъ въ 10,000 руб. присчитывается $^{0}/_{0}$ за 20 дней 100 рублей. Всей выгоды причлось бы какому нибудь Ибаддуллѣ 1500 руб. на капиталъ въ 10,000 руб. и въ двадцать только дней.

Вообще обходится провозу съ пуда отъ Москвы до Оренбурга 75 коп. к., отъ Оренбурга чрезъ Петропавловскъ до Ташкента 1 р. 75 к. и тринадцать дней ходу отъ Москвы до Ташкента отъ Ташкента до Кашгара чрезъ Вѣрное 3 р. $3^{1}/_{2}$ к. а чрезъ Каканъ 2 р. $12^{1}/_{2}$ к. и 27 дней, итого 40 дней ходу по 5 руб. $57^{1}/_{2}$ к. съ пуда.; за тѣмъ отъ Кашгара до Яркенда 240 вер., 6 дней ходу 45 к. съ пуда отъ Яркенда до Ладака (западнаго Тибета) 40 дней ходу, съ платой отъ 8 до 10 червонцевъ съ лошадинаго вьюка въ 8 пуд., или по $4^{1}/_{2}$ рубля съ пуда. Отъ Тибета равно и отъ Пешавера до Яркенда путь гористъ, болѣе десяти большихъ переваловъ, при благо-

получномъ слѣдованіи возчики лишаются $^1/_{10}$ своего скота, а неприблагополучіи $^1/_2$ скота по причинѣ не здороваго климата для скота и людей, (см. стран. 50 141, 146 и 147 ч. 2, 1873 года труд. общ. содѣйствія Руск пром. и торг.).

Легко сообразить, что отъ Пешавера, западнаго Тибета до Саратова, употребляется $78^1/_2$ дней караваннаго ходу и по 10 руб. $17^1/_2$ к. провозу съ пуда; по желѣзной же дорогѣ какъ выше видѣли мы отъ Пешавера до Царицына, лежащаго подъ одними градусами восточ. долготы съ Саратовымъ, только 1 р. $12^1/_2$ к. съ пуда и 5 дней хода. провозъ же водой, по предполагаемымъ каналамъ къ Царицыну дешевлѣ еще на 40 к. съ пуда противъ желѣзной дороги, ислѣд. обойдется только по $72^1/_2$ к съ пуда, что тоже выше видѣли мы. Вотъ какое различіе между провозами желѣзнодорожнымъ, воднымъ и караваннымъ!

Къ слову нынѣ чай для Кашгара покупается въ Бомбеѣ и доставляется караванами по 7—8 пудовъ вьюками на лошади только два раза въ годъ Главный караванъ приходитъ въ іюлѣ и августѣ употребляя 60 дней ходу до западнаго Тибета до Акбасара и платя рублей 6 съ пуда (см. 51 стр. 1873 г. труд. общ. сод. руск. промыш. и торгов)

Венюковъ опасается подмочки товаровъ на пароходной доставкѣ, но всякій, особенно торговцы, согласятся что лишится всего товара, свободы и, можетъ быть, жизни отъ хищныхъ Туркменъ далеко убыточнѣе и вообще не пріятнѣе, чѣмъ получить съ-изрѣдка часть подмоченнаго товара, за который

еще можно получить при хлопотахъ съ параходовладѣльца и что подмочки далеко рѣже случаются, чемъ грабёжъ отъ Туркменъ. Нѣтъ г. Венюковъ и подобные ему провозъ товаровъ водой выгоднѣе и быстрѣе вообще въ 10 разъ, а желѣзной дорогой выгоднѣе въ 5 разъ, а быстрѣе въ 20 разъ противъ караваннаго на верблюдахъ и лошадяхъ провоза; для среднеазіатскихъ же ханствъ нетолько что недолжно быть исключенія, но еще больше побужденій какъ-то хищные Туркмены, пески, маловодье, такъ опасные для Каравановъ.

При такой дешевизнѣ провоза товара попредполагаемому каналу среднеазіатскіе ханства равно изъ Индіи и Китая получатъ возможность отправлять въ Европу такіе изъ своихъ товаровъ, которые вслѣдствіе нынѣшнѣй дороговизны провоза и малоцѣнности своей поневолѣ и въ излишествѣ потреблялись на мѣстѣ, а не могли быть въ достаточномъ количествѣ отправляемы въ Европу какъ-то: виноградъ, персики, груши. сливы, рисъ, хлопокъ, марена́, сахарный тростникъ и прочее Производство ихъ увеличится, при чемъ небудетъ нужды хищнымъ племенамъ прибѣгать къ рискованному занятію, — грабежу; изъ Россіи же и вообще изъ Европы могутъ идти въ усиленномъ размѣрѣ желѣзныя и всякія мѣталическія издѣлія. Мало того, отъ бывальцевъ въ Ташкентѣ, Хивѣ и Бухаріи я слыхалъ, что одна сажень дровъ пополамъ съ прутьями продаются по 12 руб. слѣдовательно по 20 к. и 30 к. пудъ, каменный же уголь-Донецкій будетъ стоить въ этихъ Ханствахъ не болѣе 30 к. за пудъ, а какъ пудъ каменнаго угля замѣняетъ около 2½ пудовъ хорошихъ дровъ то этаго донецкаго угля можно будетъ съ выгодою отправлять въ эти и сосѣдніе ханства, равно для параходовъ и паравозовъ цѣлыя десятки милліоновъ пудовъ; равно и каменный уголь въ Тарга-

батайскомъ хребтѣ, коего большія въ нѣмъ массы, слѣдовательно уголь изъ мертваго русскаго капитала обратится въ оборотный доходный капиталъ, дастъ средства для десятковъ тысячь русскаго народонаселенія, торговля и промышленность и народонаселеніе въ этихъ мѣстахъ удвоится, утроится и даже, можетъ быть, удесятерится, что для пароходо и паравозовладѣльцовъ для русскихъ будетъ в. выгодно.

Г. Шавровъ находитъ, что Россія, неимѣя торговлю флота, переплачиваетъ иностраннымъ торговымъ флотамъ на вывозѣ и привозѣ товаровъ 155,000,000 рублей, въ слѣдствіе чего домогается, что развитіе торговаго русскаго флота нужно начинать съ каботажнаго (съ мелкихъ прибрежныхъ мореходныхъ судовъ) на Черномъ море и при Севастополѣ съ отличнымъ климатомъ плодородными окресностями, и, что главное, открытомъ для навигаціи во весь, годъ а не при Одессѣ съ замерзающимъ зимою прибрежьемъ и песчаными окрестностями. Намъ остается прибавить: развитіе торговаго флота некаботажнаго только, но разныхъ размѣровъ тѣмъ необходимѣе на Черномъ морѣ при Севастополѣ и Поти, что при устройствѣ желѣзной дороги отъ Царицына въ Индію, Китай и обратно и при прорытіи каналовъ изъ Волги въ Донъ, по старому руслу р. Аму, по которому, равно по южной части Каспія, куда впадаетъ Аму и рѣка Кура къ Поти также, какъ болѣе южныхъ противъ Севастополя, вовесь годъ должна быть навигація на черномъ морѣ, по чему будетъ выгодная работа для тысячи пароходовъ и кораблей, въ 1000 тоннъ или 61,000 пудовъ вмѣстимости каждый, сверхъ нынѣшнихъ судовъ, да на Каспійскомъ и Аральскомъ моряхъ съ рѣками впадающими въ нихъ Аму, Сыръ-Дарьей Волгой и прочія будетъ заработка для 5000 судовъ въ 500 т. 30,000

пуд. вмѣстительности каждое, еще нар. Таримѣ съ притоками и озерѣ Лобъ-ноорѣ въ Монголіи будетъ дѣло приблизительно для двухъ тысячь судовъ по 500 т. вмѣстительности каждое, разумѣется не съ перваго года, а въ продолженіи пятилѣтія и недалѣе десятилѣтія эти 3000 судновъ будутъ равнятся 27,000 судамъ по 10,000 пуд. вмѣстительности, каковыхъ уже имѣетъ Россія 3000 итого будетъ 30,000 судновъ и въ Англіи тоже только 30,000 таковыхъ судовъ Могутъ возразить, что напостройку 3000 пароходовъ, баржъ и кораблей. вмѣщающихъ 4,500,000 тоннъ нужно, считая по 110 руб. на тонну, 496,000,000 руб., да надва канала и прочистку мѣлей судоходныхъ рѣкъ, имѣющихъ отношеніе къ каналамъ 10,000,000 р. и сверхъ того 190,040,000 руб. напостройку 10 вѣтвей желѣзныхъ дорогъ къ судоходнымъ рѣкамъ изъ Китая къ р. Тариму, изъ Индіи къ притокамъ Тарима и затѣмъ между Кокандомъ и Кашгаромъ, и еще на Россійско-Азіатскую дорогу въ 3500 вер. 140,000,000 р. всего 836,000,000 руб. Откуда взять такую сумму?

Русское правительство, или русская компанія занимаетъ непремѣнно внутри государства, то есть у русскихъ гражданъ и вѣдомствъ 150,000,000 руб. за 7% 6% хотя бы 8%, взносъ ихъ распредѣлить на 2 года по ровной части. Изъ 100,000,000 руб. взноса въ первый же годъ ведутся слѣдующіе расходы: а) На постройку канала между р. Волгой и Дономъ 3,000,000 руб. наразчистку стараго русла р. Аму отъ Аральскаго къ Каспійскому морю 3,000,000 руб. на разчистку верховьевъ рѣкъ Сыра, Аму и Кавказскихъ судоходныхъ рѣкъ, впадающихъ въ Черное и Каспійское моря и на связь желѣзной дорогой, хотя двухъ рѣкъ, болѣе другихъ подходящихъ одна къ другой изъ Черваго моря къ Каспійскому,

4,000,000 руб. итого 10,000,000 руб. б) на постройку двухколейной желѣзной дороги между Кокандомъ и Кажгаромъ отъ верховьевъ рѣкъ Аму и Сыра къ верховьямъ судоходныхъ притоковъ рѣки Тарима на протяженіи приблизительно 230 верстъ по 40,000 р. наверсту 9,200,000 р. в) на постройку 500 параходовъ съ баржами каждый вмѣстительностію въ пятьсовъ тоннъ, а по 55,000 рублей цѣнностію = 27,500,000 руб. Въ тоже время 53,300,000 руб. употребить на задатки для паравозовъ, вагоновъ, рельсовъ и проч., навыдѣлку полотна для двухколейной дороги отъ Царицына черезъ Коканъ Кашгаръ къ Китайскимъ судоходнымъ рѣкамъ, отъ Кашгара же въ Индію до Пешавера, итого будетъ израсходовано въ первый годъ 100,000,000 руб , на кои получится возможность въ слѣдующемъ году перевозить до 200,000,000 пудовъ товару или 100.000,000 пудовъ товару и 10.000,000 пассажировъ изъ Волги и изъ Чернаго моря до Кашгара и Яркенда чрезъ 2700 в., съ Чернымъ моремъ, а въ Китай до озера Лобъ-ноoръ тоже съ Чернымъ моремъ чрезъ 3600 вер.; среднее 3150 верстъ; валовой доходъ будетъ равнятся неменѣе какъ за 1500 вер., доходу съ желѣзной дороги. Допустимъ что въ первый годъ по устройствѣ этаго пути передвинется не 100 милліоновъ пудовъ товару и 10,000,000 пассажировъ а только половина того и другаго все-таки получится валоваго доходу съ 50,000,000 пудовъ по 75 к. 37,500,000 руб. а съ 5,000,000 пассажировъ по 33 руб. 75 к. 168,750,000 руб. итого 206,250,000 руб., отдѣливъ изъ нихъ 6,250,000 руб. *а)* на текущіе расходы сего путей-сообщенія остается 200,000,000 рублей чистаго доходу.

Примѣчаніе: *а)* 6,250,000 р. будетъ болѣе чемъ достаточно на текущіе расходы извѣстно что на содержаніе парахода или ко-

рабля въ 500 тоннъ вмѣстимости достаточно 10,000 р. на 500 таковыхъ пойдетъ 5,000,000 р. на 230 в., желѣз. дороги между Кашгаромъ и Кокандомъ по 1000 р. текущіе расходы 230,000 руб. остается еще 1,020,000 руб. на непредвидимыя случаи и на дополнительные расходы для Кавказской желѣзной дороги, по коей часть товаровъ и пассажировъ будетъ двигатся изъ Европы въ Азію и обратно.

На 200,000,000 р. этаго чистаго дохода и на 50 000,000 р. занятыхъ и внесенныхъ во второй годъ вести слѣдующіе расходы: а) На 86,700,000 р. (изъ 140,000,000 исчисленныхъ на эту дорогу 53,3000,000 отчислены уже выше) докончить постройку желѣзной Россійско-Азіатской двухколейной дороги отъ Царицына до Туркестанта; отъ Туркестанта одну колею дороги чрезъ Кокандскій проходъ, Кашгаръ до Индіи, а другую колею чрезъ Нарынскій проходъ, оставляя въ сторонѣ Кашгаръ для прямолинейности и ведя колею прямо къ верховьямъ Китайскихъ судоходныхъ рѣкъ. Примѣчаніе. «Современемъ отъ того же Туркестана третью колею или ветвь чрезъ Вѣрное на Кульджу къ Таргобатайскому хребту богатому каменнымъ углемъ и другими драгоцѣнностями какъ для оживленія при Илійскаго края, слѣдовательно для увеличенія валоваго дохода всей дороги, такъ для стратегическихъ цѣлей потому, что Кокандскій проходъ очень легко запереть Кашгару для нашей дороги и Арміи, вслучаѣ враждебныхъ столкновеній Кажгара съ Россіей. Кульджинскій проходъ какъ находящійся въ нашемъ владѣніи во все нельзя запереть Кашгару и кому бы то ни было. Кашгару нельзя для Россіи запереть и Нарынскій проходъ, такъ какъ владѣнія Россіи ниразграничены еще между Кашгаромъ; въ этомъ пунктѣ и Нарынскій проходъ Россіи будетъ удобнѣе взять у Китая хотя бы покупкой, тогда какъ Китай неотдастъ и непродастъ Кашгару, какъ отлагающемуся отъ Китая. Лишь только русскіе взяли Кульджу и тѣмъ, такъ сказать, отворили ворота въ Джаты—шаръ, то владѣтель Джаты—шара, дотолѣ спѣсивой дружившійся съ Англіей вдругъ присмирѣлъ и сблизился съ Россіей, а когда поведутъ линію желѣзной дороги чрезъ Нарынскій проходъ въ Джатышаръ, мимо столицы Джатышара — Кажгара къ Китаю, или на Кульджу, то онъ сдѣлается еще скромнѣе и уступчивѣе, что русскимъ такъ нужно при постройкѣ дороги отъ Коканда чрезъ Кашгаръ въ Индію и въ Китай, равно и для открытія параходства пор. Тариму съ ея многочисленными судоходными притоками и по озеру Лобъ-Ноору тѣмъ болѣе, что отъ Кульджи до Кажгара будетъ только до 450 верстъ, а отъ Нарынскаго прохода до Кошгара 150 верстъ.

б) На постройку 500 мореходныхъ и рѣкоходныхъ судовъ, каждое вмѣстимостью по 500 тоннъ или $30\frac{1}{2}$ тысячь пудовъ, а цѣнностію по 55,000 р.=27,588,000 руб. итого изъ 250,000,000 руб. будетъ израсходовано во 2-й г. наустройство путей-сообщенія Европы съ Азіей 114,200,000 руб. а получится возможность передвигать каждогодно до 400,000,000 пудовъ товара или до 200,000,000 пуд. товара и до 20,000,000 пассажировъ а съ 1-мъ годомъ до 300, милліоновъ пуд. товара и до 300,000,000 пассажировъ, неменѣе какъ чрезъ 4,400 верстъ отъ судоходныхъ рѣкъ Китая до Чернаго моря и Чернымъ моремъ до дальнихъ западныхъ, русскихъ прибрежьевъ и Волгой до Нижняго, а отъ Пешавера изъ Индіи до тѣхъ же русскихъ пунктовъ не менѣе какъ чрезъ 3600 вер., среднее будетъ 4000 верстъ. Въ томъ числѣ одинъ путь желѣзной дорогой изъ Китая до Царицына 3000 вер., изъ Индіи 2300 вер., среднее будетъ 2650 вер., по коимъ можетъ передвигатся — и если бы дѣйствительно передвинулось,—до 200,000,000 пуд. получилось бы валоваго доходу по 1 р $32\frac{1}{2}$ коп. съ пуда 265,000,000 рублей, да передвинулось бы 20,000,0000 пассажировъ и получилось бы валоваго доходу по 59 руб. $62\frac{1}{2}$ коп. съ каждаго 1,192,500,000 рублей.

На эту сумму можно построить за одинъ годъ остальныя мореходныя суда и линіи желѣзныхъ дорогъ, если бы только представилась въ нихъ надобность для перевозки грузовъ и пассажировъ; но не будемъ утомлять исчисленіемъ воловаго дохода отъ 2 воднаго путей-сообщенія, который еще болѣе грамаденъ потому, что по немъ, можетъ въ двое и въ трое болѣе передвигаться грузовъ и товаровъ, а доходу должно быть только наполовину дешевлѣ

противъ желѣзной дороги съ каждаго пуда и пассажира за одинаковое разстояніе.

Примѣчаніе. 1-й проходъ недоходя до Какана отъ отъ Россіи верстъ 30 между Городами Чильмаромъ и Бишъ-арыкъ по рѣкѣ Сыръ-Дарьѣ около 100 вер. Гулишанъ впадающей въ р. Сыръ-Дарью около 100 вер; р. Арпа и притокомъ вер. 100 между горами отъ рѣки Арпы къ Озеру Чатыръ-Кулъ верстъ 30-ть или 40 нужно желѣзную дорогу или каналъ, изъ Озера Чатыръ-Кулъ вер. 20 рѣчкой, впадающей въ это озеро верстъ 20 или 30 затѣмъ перешеекъ вер., 10 потомъ рѣчкой Суукты в. 70 до самаго г. Кашгара, стоящаго на рѣкѣ Кащаръ итого около 450 верстъ.

2-й тоже не доходя канала версъ 30 между город. Чильмаромъ и Бишъ-арыкомъ верстъ 100 рѣкой Сыръ-Дарьей, потомъ рѣкой Нарынъ, впадающей въ рѣку Сыръ-Дарью верстъ 400. отъ Нарына дорога караванная заварачиваетъ на западъ по оз. Читыръ-Кулъ, верстъ 150. отъ котораго по рѣчкѣ Суукты къ Кажгару верстъ 70 итого около 600 вер. Значитъ по этому проходу до Кашгара крюку около 150 вер., но если незаворачивать къ Кашгару, и провесть желѣзную дорогу отъ Нарынскаго прохода къ рѣкѣ Таримъ и Китайскимъ судоходнымъ рѣкамъ, то крюка не будетъ. 3.) жаль что третій проходъ отъ Россіи къ Джатыюару Кульджинскій, находящійся въ нашемъ владѣніи, отъ Ташкента имѣетъ крюку противъ прохода верстъ на 450, отъ чего провозъ товара понемъ къ Ташкенту дороже на рубль противъ провоза по 1-му проходу, а противъ 2-го прохода крюку на 300 верстъ Впрочемъ, если ѣхать въ Кашгаръ не отъ Ташкента, а отъ Туркестанта, прямо линейно чрезъ Кульджинскій проходъ, то будетъ очень не много крюку, если только будетъ. Но если ѣхать изъ Сибири отъ Семиполатинска къ Кажгару

и за тѣмъ въ Китай или Индію, то будетъ даже ближе верстъ на 500, противъ 1-го прохода. По чему на Кульджинскій проходъ нужно обратить особенное вниманіе тѣмъ болѣе, что современемъ, по устройствѣ болѣе выгодныхъ Русско-Азіатскихъ путей-сообщеній, годовъ чрезъ 15 или 20, когда народонаселеніе удвоится, приведется строить желѣзную дорогу отъ Тюлини чрезъ Ишимъ, Омскъ, Павлодаръ, Семиполатинскъ до Вѣрнаго, какъ для сообщенія этихъ мѣстностей, такъ и для соединенія всѣхъ трехъ Россійско-Азіатскихъ путей Сѣвернаго, то есть отъ Екатеринбурга до Тюмени желѣзная дорога, отъ Тюмени къ Томску, Иркутску, Благовѣщенску и далѣе, до средняго то есть отъ Оренбурга чрезъ минусинскъ, Кяхту, Благовѣщенскъ и далѣе до Владивостока и самаго южнаго, то есть отъ Царицына на туркестанъ, Ташкентъ и далѣе въ Индію и Китай.

Доходъ отъ каналовъ для строителей.

Если-же Правительство, или компанія Каналовъ Волжско-Донскаго и Аральско-Каспійскаго по старому руслу р. Аму небудетъ имѣть своихъ судовъ, въ такомъ случаѣ могутъ и должны будутъ брать за право прохода по каналамъ съ грузовъ по 10 коп. съ пуда и Пассажировъ по 5 руб. Лессепсъ беретъ по $4^1/_{10}$ коп. съ пуда за право прохода по каналу его, да за пароходъ, буксиромъ ведущій корабль 300 рублей, что составитъ съ корабля въ 500 тоннъ вмѣстимости по 1 коп. съ пуда итого по 5 коп. съ пуда, сверхъ того еще страховой расходъ довольно значителенъ, не смотря наприм. на то, что корабль въ 2000 тоннъ или 122,000 пуд. долженъ заплатить 20,000 франковъ или 5,000 р только за право прохо-

да и все таки идутъ по его каналу вслѣдствіе того, что онъ сокращаетъ разстояніе изъ Европы въ Азію на 10,000 верстъ; атакъ какъ чрезъ каналы, Волжско-Донскій и Аральско-Каспійскій еще тысячь на 12,000 верстъ сокращается путь, то мы русскіе можемъ брать и тѣ 5 к. съ пуда, кои беретъ Лессепсъ и 5 копѣекъ сверхъ того за сокращеніе другихъ 10,000 или 12,000 вер., чрезъ наши каналы путь сокращается противъ пути въ кругъ Африканскаго мыса Доброй Надежды на 20,000 верстъ для Европы съ Азіей. Опредѣляя каждогодный провозъ грузовъ по каналамъ по среднему въ первое десятилѣтіе въ 500,000,000 пудовъ получится валоваго доходу по 50,000,000 руб. да съ 50,000,000, положимъ, пассажировъ въ годъ 250,000,000, рублей—итого каждагоднаго дохода слѣдуетъ ожидать въ первое десятилѣтіе немѣнѣе какъ по 300,000,000 рублей.

Устройство желѣзно-дорожнаго и воднаго Россійско-Азіатскихъ путей-сообщеній возвыситъ цѣнность русскихъ земель до 365,190,000 руб.

Съ какой стороны не смотри на Европейско-Азіатскій путь, долженствущій состоять изъ желѣзной дороги и выше сказанныхъ каналовъ съ рѣками и морями, все выходитъ прекрасно и баснословно выгодно для строителей этихъ путей, весьма выгодно для многихъ фабрикантовъ и заводчиковъ русскихъ, прекрасно въ стратегическомъ отношеніи и въ финансовомъ правительственномъ отношеніи, даже въ томъ случаѣ если бы не правительство а компанія стала строить эти водяной и желѣзно-до-

рожные пути. Разъяснимъ это послѣднѣе: извѣстно что цѣнность земель значительно увеличивается въ той мѣстности, гдѣ проходитъ желѣзная дорога, или каналы и рѣки съ большими движеніями грузовъ и пассажировъ

А пути эти будутъ какъ выше мы разъяснили первые въ мірѣ по движенію и доходности, около нихъ народонаселеніе быстро станетъ увеличиваться для выгодъ сельскохозяйственныхъ и промышленныхъ, спросъ на покупку земель будетъ сильный. А такъ какъ одна желѣзная дорога проходя отъ Царицына чрезъ Кокандъ до Кашгара охватитъ полосу по русскимъ владѣніямъ около 1500 верстъ, отъ Туркестана чрезъ Нарынскій проходъ охватятъ около 700 верстъ, за тѣмъ каналы, рѣки Сыръ,-Кура, Терекъ, Кума, Кубань, съ прибрежьями морей Аральскаго, Каспійскаго и Чернаго, около коихъ будетъ движеніе, обнимутъ никакъ не мѣнѣе 5000 верстъ полосу итого будетъ около 7000 верстъ. Положимъ что на этомъ протяженіи только чрезъ 50 верстъ поперечнику (по 25 вер., въ обои стороны отъ дороги и воднаго путей-сообщенія) поднимется цѣнность земель около 10 рублей съ десятины: а такъ какъ въ такой площади будетъ всего 36,519,000 десятинъ, то стоимость Государственныхъ имуществъ увеличится на 365,900,000 рублей.

Могутъ возразить: не много ли будетъ, что по 10 руб. на десятину поднимется цѣна? Это будетъ зависить отъ умѣнья распоряжающагося продажей земель, въ какихъ мѣстностяхъ въ какое время и какъ продавать землю, расположенную во кругъ этихъ путей-сообщеній, а не отъ нашихъ сообра-

женій и вычисленій, которыя во всякомъ случаѣ только приблизительныя а не математически вѣрныя.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Постройка желѣзной дороги отъ Оренбурга къ Владивостоку.

Санкт-Петербургскія вѣдомости сообщаютъ, что въ высшихъ сферахъ обсуждается постройка желѣзной дороги отъ Екатеринбурга чрезъ Сибирь до Владивостока протяженіемъ въ 7000 верстъ для транзитнаго пути изъ Китайскихъ и Японскихъ портовъ въ Европу и что Англійскіе капиталисты охотно обѣщаютъ 366,000,000 рублей, это по 52.285 руб., $71^1/_2$ коп. на версту прося отъ Правительства гарантіи по 4^0_0 смот. сынъ отеч. 1873 г. № 256). Но мы смѣло завѣряемъ, что отъ Оренбурга (равно и отъ Екатеринбурга) не будетъ 7000 верстъ, а будетъ не болѣе 5000 верстъ. Разъяснимъ это: Оренбургъ лежитъ подъ 72° 46' вос. дол. а Благовѣщенскъ, до коего желѣзная дорога пойдетъ все на востокъ, лежитъ подъ 146° 16' вост. долг. разность 72° 30', а какъ Оренбургъ лежитъ подъ 51° 45' с. ш., а Благовѣщенскъ подъ 50° 15' сѣвер. шир. среднее будетъ 51° считая въ каждомъ градусѣ в. д., расположенномъ около 51° сев. шир. будетъ по разсчету, указанному на 9—13 страницѣ по 44 версты 190 саженъ, а вовсѣхъ 72° 30' будетъ дѣйствительнаго разстоянія 3216 верстъ и 275 саженъ, прибавимъ на уклоненія $321^1/_2$ итого будетъ 3538 вер., отъ Благовѣщенска къ Владивостоку желѣзная дорога пойдетъ съ сѣвера на юговостокъ, Благовѣщенскъ ле-

житъ 51° 15' сѣв. шир., а Владивостокъ подъ 43° разность 8° 15' с. шир. или 860⅔ в., считая въ каждомъ градусѣ сѣв. шир. по 104⅓ вер., дѣйствительнаго разстоянія, а съ уклоненіями будетъ 1047 верстъ, считая по 140 вер. въ каждомъ градусѣ. Итого будетъ отъ Оренбурга до Владивостока прямолинейно 4077⅓ вер., а съ уклоненіями 4585 верстъ, скажемъ въ круглыхъ числахъ 4600 верстъ. На Сибирскую желѣзную дорогу отъ Екатеринбурга, или лучше отъ Оренбурга до Владивостока эти 366,000,000 рублей и съ горантіей по 4% еще можно взять только съ тѣмъ, чтобы постройка дороги шла преимущественно русскими людьми, изъ русскихъ матеріаловъ, и чтобы на текущіе расходы по содержанію, ремонту и управленію этой желѣзной дороги, по постройки ее, не выходило изъ тысячи рублей на версту потому, что хотя убытковъ, можетъ быть, и не дастъ, но и большихъ выгодъ нельзя ожидать отъ нея въ продолженіи покрайней мѣрѣ 20 лѣтъ то есть до увеличенія народонаселенія около дороги, во всякомъ случаѣ дорога подниметъ цѣнность земли на всемъ протяженіи верстъ чрезъ 50 квадратныхъ, (25 вер., отъ дороги въ право и на 25 верстъ въ лѣво), не мѣнѣе какъ на десять руб., съ десятины это у 36,519,000 десятинъ на 365,190,000 руб. Такая сумма прибудетъ въ русско Государственные доходы, выручать которую слѣдуетъ г. Министру Государственныхъ имуществъ, начавъ продажу этихъ земель съ земель, расположенныхъ у станцій дороги, у населенныхъ мѣстъ и судоходныхъ рѣкъ. По этому одному не слѣдуетъ отлагать постройку Оренбурго-Сибирскую дороги, неговоря уже о важности ея въ стратегическомъ отношеніи. Если для Петербурга съ болѣе холоднымъ нездоровымъ климатомъ, съ болотнаю мѣстностію Императоръ Петръ Алексѣевичь положилъ десятки тысячь народу, истратилъ милліоны, постоянно тратятся

эти милліоны на охраненіе этаго Петербурга съ незавидными окрестностями, Петербурга, чрезъ который Россія была во всегдашней Европейской зависимости.

Петръ Великій назвалъ его окномъ въ Европу, а мы имѣемъ полное право назвать Петербургъ такимъ окномъ, чрезъ которое только поглядывай на Европу, пожалуй сердито гляди и грози пальцемъ, вылазь въ Европу, да и опять и прячся отъ Европы, отсыпайся отъ Европы, звонкой монетой за ее мишуру и только.

Но, въ случаѣ надобности, наѣхать на Европу и недумай потому, что флотъ Петербургскій всегда легко запереть. Владивостокъ же совсѣмъ другое: гавань его одна изъ лучшихъ въ мірѣ во всѣхъ отношеніяхъ.

Это ужъ не окно въ одну Европу а многостворчатые прешировіе ворота во всѣ части свѣта, чрезъ кои Россія при обыкновенныхъ средствахъ самозащиты можетъ быть болѣе почтенной дружественной державой къ могущественной Америкѣ, землелюбимой Англіи, властолюбивой Франціи, воинственной Пруссіи, и почти полнымъ господиномъ Китая, Японіи, Грозой Индіи и Австраліи: «*Русскій флотъ изъ Владивостока вынудитъ каждое Государство всѣхъ частей свѣта держать имя Россіи грозно;*» чрезъ Владивостокъ Россія можетъ удобнѣе всѣхъ Европейскихъ государствъ обогащаться насчетъ Японіи, Китая, Индіи, Австраліи и западной Америки, коими теперь и живетъ Европа; а при столкновеніяхъ съ Европейскими государствами Россія изъ Влади-

востока флотомъ можетъ чрезвычайно ослаблять ихъ, благопріятствуя ихъ владѣніямъ къ независимости и вообще дѣйствуя противъ ихъ митрополіи.

Повсему этому постройку желѣзной дороги Россійско-Сибирской, или Оренбурго-Владивостокской неслѣдуетъ откладывать въ долгій ящикъ даже въ томъ случаѣ, еслибы она точно обошлась въ 366,000,000 руб. и если бы протяженіе ея было 7000 верстъ, но мы видѣли, что протяженіе ея будетъ около 4000 верстъ, мѣстность для полотна дороги все ровная, твердая только отъ Благовѣщенска около Владивостока есть горы, рабочіе руки напротяженіи дороги очень дешевы, сравнительно съ россійскими въ трое и четверо дешевлѣ. По чему постройка полотна и настилка рельсовъ обойдется въ трое дешевлѣ противъ русскихъ дорогъ, слѣдовательно не по 52,285 руб. 71$^1/_2$ коп. на версту а около 30,000 рублей на версту и слѣдовательно вся линія дороги обойдется не 366,000,000 руб. а только 138,000,000 рублей.

Почему слѣдуетъ предпочитать дорогу къ Владивостоку чрезъ Оренбургъ дорогѣ чрезъ Экатеринбургъ.

Постройка Россійско-Сибирской желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Владивостока будетъ короче, слѣдовательно дешевлѣ, но въ тоже время мало доходнѣе противъ дороги отъ Оренбурга, именно: Екатеринбургъ лежитъ подъ 56° 49' сѣв. шир. и 78° 15' вост долг. на 5$^1/_2$ град. вост. долг. восточнѣе Оренбурга и 5° 4° сѣвернѣе его; въ градусахъ же долготъ, расположенныхъ ближе къ сѣверу всегда меньше разстоянія, какъ выше видѣли, хорошо;

отъ Екатеринбурга дорога пойдетъ прямолинейно на Тюмень, Ишимъ, Тюкалу, Томскъ, Красноярскъ Каинскъ, Нижнеудинскъ до Иркутска, стоящаго подъ 52° 17' сѣвер. шир; средняя сѣверная широта отъ Екатеринбурга до Иркутска будетъ 54°33'; въ такой сѣверной полосѣ будетъ по 41 ⅓ верстъ въ градусѣ долготы=въ 43° градуса 41' восточ. долготъ 1,799 верстъ; отъ Иркутска до Благовѣщенска 22° 20', расположенныхъ около 51° с. ш. считая по 44 вер. 190 саженъ въ каждомъ таковомъ градусѣ, будетъ 990 вер., итого 2789 на уклоненія прибавимъ 211 вер. итого 3000 вер., а отъ Благовѣщенска до Владивостока будетъ, какъ выше видно, 860 вер. а съ уклоненіями 1047 вер., всего дѣйствительнаго разстоянія 3659, а съ уклоненіями 4050 верстъ неболѣе того, значитъ постройка дороги отъ Екатеринбурга до Владивостока будетъ меньше на 550 верстъ противъ дороги отъ Оренбурга до Владивостока: слѣдовательно дешевлѣ на 16½ милліоновъ. Впрочемъ дешевымъ въ томъ случаѣ, еслибы до Екатеринбурга была уже выстроена дорога, но такъ какъ дорога до Екатеринбурга еще невыстроена только утверждена, то въ обоихъ начальныхъ пунктахъ потребуется одинаковое количество денегъ на дорогу. Такъ какъ Екатеринбургъ Восточнѣе Оренбурга на 5½ град., то отъ него будетъ на 300—400 вер. дальше до Москвы и другихъ болѣе населеннхъ русскихъ мѣстностей; отъ Владивостоками, даже изъ Томска, Красноярска, Иркутска, до Москвы чрезъ Екатеринбургъ столькоже, сколько чрезъ Оренбургъ, а какъ Екатеринбургъ въ тоже время и Сѣвернѣе Оренбурга на 5° 4', то отъ него будетъ крюку для Европы верстъ семьсотъ противъ Оренбурга. И слѣдовательно будетъ лишняго расхода для Европейскихъ и южно-русскихъ: пассажира 15¾ руб, а пуда товара 35коп. Большинство же грузовъ и пассажировъ для Сибири, Китая и Японіи

пойдетъ по Сибирской дорогѣ изъ Европы и Южной Россіи, равно изъ Сибири, Китая и Японіи большинство грузовъ и пассажировъ поѣдетъ по Сибирской дорогѣ въ Европу, и южную Россію, а не сѣверную Россію. 2-е Къ тому же строить желѣзную Сибирскую дорогу къ Владивостоку въ сѣверной Сибирской полосѣ т. е. изъ Екатеринбурга, чрезъ Тюмень, Ишимъ, Тюкалу, Томскъ, Красноярскъ, до Иркутска это будетъ по пословицѣ по два горошка на ложку, такъ какъ у нихъ уже есть хорошое водное сообщеніе посредствомъ рѣчныхъ системъ рѣкъ Иртыша, Оби, Енисея, которое открыто въ продолженіи цѣлаго полугодія и которое слѣдуетъ только улучшить,—очемъ с казано въ 5-й главѣ,— и чего въ такомъ случаѣ будетъ очень достаточно дѣсятилѣтія на два, тогда какъ въ юной полосѣ то есть отъ Оренбурга на Акмуллы, Семиполатинскъ, Кяхту нѣтъ ни воднаго путей сообщенія, ни желѣзной дороги, природа обидѣла по путей-сообщенію и люди такжехотятъ обидѣть. Это несправедливо и не разсчетливо; производительность почвы въ южной полосѣ разнообразнѣе и богачѣ противъ сѣверной, она можетъ дать больше грузовъ для желѣзной дороги противъ сѣверной. Дайте этой полосѣ желѣзную дорогу и она встрепенется, заростетъ, зацвѣтетъ, зазрѣетъ, появятся люди, капиталы, города по чище Тюмени, Тобольска, Томска, Енисейска, Красноярска, Иркутска, Омска и проч., которые выросли отъ хорошаго воднаго путей-сообщенія. Вотъ они, Сибирскіе великаны, укрѣпли, но отымите водное путей-сообщеніе, они ослабѣютъ, за чахнутъ и разсыплются, что отдается и на окрестностяхъ ихъ потому, что цѣна на мѣстныя Сибирскія произвѣденія падетъ, а на привозныя товары подымется. А такъ какъ, по собраннымъ нами свѣденіямъ, изъ Россіи въ Сибирь каждогодно передвигается около 6,000,000 пудовъ товаровъ въ томъ числѣ до 4,000,000 пуд.

водой и 2,000,000 пудовъ гужемъ и провозъ съ пуда на примѣр. до Томска за 1500 верстъ обходится по среднему водой 25 коп., а на лошадяхъ 1 руб, то-есть на 75 коп. дороже противъ воднаго провоза такимъ образомъ Сибирь понесла бы каждогодныхъ убытковъ отъ переплаты за гужевой провозъ навывозныхъ и привозныхъ товарахъ у 4,000,000 пуд. 3,000,000 руб., если бы отнять водное путей-сообщеніе: это почти по 1 руб. накаждую душу о боихъ половъ губерній: Тобольской, Томской, Енисейской, Иркутской и Семиполатинской области, имѣющихъ водное путей-сообщеніе съ Россіей чрезъ сухопутный перешеекъ отъ Тюмени до Перьми въ 648 вер., народонаселеніе коихъ простиралось до 2,959,426 душъ (смот. Крестный календарь Гатцука за 1874 г).
3-е Проводить желѣзную дорогу въ сѣверной полосѣ Сибири будетъ=заводить борьбу у естественнаго путей-сообщенія съ искусственнымъ-желѣзнодорожнымъ или, вѣрнѣе, раззорительную борьбу у параходовладѣльцевъ съ паравозовладѣльцами и тѣмъ убивать развивающееся Сибирское параходство въ количествѣ 50 параходовъ, стоющихъ съ принадлежностями около 3,000,000 р. раззоритъ около 2000 домохозяйствъ прежде временно, безъ особенной надобности тратить на мало доходную дорогу отъ Тюмени до Кяхты до 70,000,000 руб. потому, что народонаселеніе въ сѣвер. Сибири еще очень рѣдко, а естественные пути сообщенія—рѣки очень обильны.

4-е Цѣна на земли расположенныя около судоходныхъ рѣкъ,—это въ сѣверной полосѣ гдѣ предполагаютъ вести желѣзную дорогу,—довольно велика отъ 30 коп. до 1 руб. 20 коп. среднее, 75 коп. годовой оброкъ за десятину, тогда какъ въ южной полосѣ, гдѣ мы предполагаемъ весть дорогу, очень низка. Правительство немогло распродать всю землю, наз-

наченную къ продажѣ, по 30 и даже по 10 коп. за десятину въ вѣчное владѣніе, въ Омскомъ округѣ. Понятно что проведеніе желѣзной дороги въ сѣверной полосѣ или, все равно, въ полосѣ судоходныхъ рѣкъ Сибири не повлечетъ возвышеніе цѣнности земель за небольшими исключеніями, тогда какъ проведеніе желѣзной дороги въ южной полосѣ, — гдѣ вообще нѣтъ судоходныхъ рѣкъ, гдѣ есть только верховья рѣкъ, неудобныя къ судоходству, гдѣ сбытъ хозяйственныхъ произведеній чрезвычайно труденъ, вслѣдствіе дороговизны провоза, произведенія дешевы, народонаселеніе рѣдко, — значительно подниметъ цѣну на произведенія хозяйственныя, увеличитъ народонаселеніе, а съ тѣмъ вмѣстѣ и подниметъ цѣну на землю покрайней мѣрѣ до 75 коп. аренднаго годоваго дохода съ десятины, что составитъ сумму или стоимость десятины въ $12^1/_2$ руб., съ коихъ 75 коп. будутъ шести процентный годовой доходъ съ десятины, а на всемъ протяженіи дороги прибудетъ цѣнность земли, какъ выше говорили, до 365,190,000 руб. то-есть по 10 руб на десятину.

5-е Въ стратегическомъ отношеніи для сѣверной полосы Сибири нѣтъ ни откуда опасности, въ случаѣ войны въ какой бы то ни было части свѣта и въ какихъ бы то ни было государствахъ; для южной полосы Сибири серьезная опасность можетъ быть при волненіяхъ во всѣхъ Государствахъ сопредѣленныхъ, къ южной Сибири. Проводя желѣзную дорогу отъ Оренбурга на Акмуллы, подлѣ знаменитаго Коряковскаго соленаго озера и другихъ соленыхъ озеръ, Грачковской въ 40 квадратныхъ верстъ площади оч. хорошаго каменнаго угля въ близи Семиполатинска на Бійскъ, Минусинскъ, на Томскъ, Енисейскъ, Иркутскъ, Кяхту и далѣе къ Владивостоку мы устраняемъ эту опасность, раз-

рѣзываемъ Киргизскую степь, кромѣ Туркестантскаго генералъ губернаторства, на двѣ равныя половины и тѣмъ уничтожаемъ всякую попытку къ волненіямъ въ подвластныхъ Россіи Киргизахъ

6-е Наконецъ увеличиваемъ торговые обороты съ Азіатскими народами на протяженіи 4600 вер., и слѣдовательно увеличиваемъ благосостояніе Россіи и сопредѣльной Азіи, облагороживая его чрезъ торговлю, отучая отъ хищничества и приучая къ мирной сельскохозяйственной жизни, какъ болѣе выгодной и спокойной противъ рискованнаго хищничества.

Доходъ Средне-Сибирской желѣзной дороги.

Въ настоящее время передвигается въ годъ изъ сѣверной Сибири въ Россію и обратно гужемъ около 2,000,000 пудовъ, эти два милліона пойдутъ по желѣзной дорогѣ, при постройкѣ ея; кромѣ того пойдетъ усилившійся сбыть произвѣдѣній вслѣдствіе дешевизны, скорости провоза на желѣзной дорогѣ, изъ южной полосы Сибири и Киргизской степи въ Россію и обратно изъ пограничныхъ къ Сибири Китайскихъ владѣній, усилятся торговые обороты отъ самаго Китая съ Россіей, Сибирью и Европой чрезъ Владивостокъ, Кяхту, Семипалатинскъ: все это для 1-го десятилѣтія опредѣлить скромненько въ милліонъ пуд. выходитъ 3,000,000 пудовъ, за тѣмъ, если проведется желѣзная дорога сѣвернѣе Павлодара, подлѣ знаменитаго Коряковскаго соленаго озера и Грачковской площади каменнаго угля въ 40 квад. верстъ можетъ быть груза верстъ чрезъ 500 въ

обои стороны умѣренѣйшіе 2,000,000 пудовъ итого 5,000,000 пуд. будемъ считать 2,000,000 пуд. чрезъ всю линію дороги въ 4,600,000 верстъ отъ Владивостока до Оренбурга, валовой доходъ будетъ 4,000,000 руб. т. е- 2 руб. 30 коп. съ пуда, считая по $^1/_{20}$ съ версты и пуда; пассажировъ слѣдуетъ считать, какъ не разъ было говорено, $^1/_{10}$ противъ количества пудовъ товара, то есть 200,000 человѣкъ, валовой доходъ съ нихъ, по $2^1/_4$ коп. съ версты и человѣка, будетъ за все разстояніе 18,000,000 руб. а съ одного 90 рублей, итого годовой валовой доходъ 22,600,000 руб., выключивъ изъ нихъ на содержаніе ремонтъ дороги и наслужащихъ при ней по 1000 на версту 4,600,000 руб., чистой годовой прибыли остается 18,000,000 руб. на 138,000,000 руб. израсходованныхъ на постройку дороги, это только по 13°$_0$ на рубль.

Это не очень завидно. Впрочемъ не болѣе, какъ на первое десятилѣтіе въ послѣдствіи же, когда народонаселеніе увеличится, по богатѣетъ и разширитъ промышленность, количество грузовъ и пассажировъ увеличится, а съ тѣмъ вмѣстѣ увеличится и доходъ дороги.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Устройство Сибирскаго сѣвернаго путей-сообщенія то есть проведеніе желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени въ Сибири на протяженіи 260 верстъ, да отъ Екатеринбурга въ Россію до города Осы, находящагося на судоходной рѣкѣ Камѣ около 260 верстъ, прорытіе каналовъ изъ Оби въ Енисей на протяженіи 1 версты, изъ Енисея въ Лену на протяженіи 7 верстъ, изъ Лены рѣками Ал-

даномъ, Миланомъ, озеромъ Токомъ, рѣкой Зеей до Благовѣщенска, откуда, или р. Амуромъ къ Николаевску въ Тихій океанъ, или по желѣзной дорогѣ, о коей сказано въ 4-й главѣ на Владивостокъ и Тихій океанъ.

О сибирскомъ путей-сообщеніи Армфельдъ пишетъ такъ: Восточная Сибирь должна давать грузу въ Европу преимущественно въ Черное море чрезъ Суэзскій каналъ. Путь этотъ будетъ конечно лучшимъ даже, если бы осуществилась Сибирская транзитная желѣзная дорога, проектируемая отъ Тюмени, конца сѣти Европейскихъ желѣзныхъ дорогъ до самаго Иркутска или, если когда нибудь приведется въ исполненіе, болѣе раціональное водное сообщеніе Амурскаго Бассейна съ Обскимъ путемъ соединенія Читы съ бассейномъ Уды желѣзной дорогой и расчисткой перешейка между системами Енисея и Кети.

Первый путь долженъ быть дорогъ, а второй открытъ только полгода и то съ грѣхомъ по поламъ. Значитъ, продолжаетъ Армфельдъ, всѣмъ грузамъ Восточной даже центральной Сибири для движенія ихъ въ Европу должно идти чрезъ лучшій во всѣхъ отошеніяхъ портъ восточнаго океана, это Владивостокъ, съ коимъ не можетъ спорить даже заливъ св. Ольги, который если неуступаетъ Владивостоку въ значеніи торговли, то уступаетъ какъ порту военному и центру цивилизаціи. Но Уссурійскій край, прилежащій къ Владивостоку мертвъ и безжизненъ. Откуда брать грузы для торговаго флота, который долженъ устроится и вести операцію изъ Владивостока? Для того нужно воскресить мертвый край, дать ему жизнь и движеніе, для чего необходимо

провесть желѣзную дорогу отъ Владивостока до Уссури, къ мѣсту впаденія Сунгачи, это напротяженіи 400 верстъ, отъ впаденія Сунгачи Уссури судоходна *x*. Слѣдовательно весь Амурскій край хорошо будетъ связанъ съ океанскимъ портомъ Владивостокомъ, отъ этого весь край разцвѣтетъ въ промышленномъ отношеніи съ коммерческой быстротой (смот. сынъ отечеств. 1874 года № 98).

Все это Армфельдъ говоритъ къ тому, чтобы торговый флотъ устроился въ Тихомъ океанѣ при Владивостокѣ, гдѣ не можетъ быть конкуренціи отъ иностранныхъ флотовъ, а не въ Черномъ, Балтійскомъ, Бѣломъ и даже не въ Охотскомъ моряхъ, гдѣ иностранные флоты не замедлятъ подставить ножку, вновь возникающему русскому флоту.

Длина дороги.

Проведеніе желѣзной дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени на протяженіи 260 в., по почтовому тракту отъ Екатеринбурга до Тюмени 306¼ в., а градусовъ вост. долготы 5° 3¹, расположенныхъ посреднему около 57 градусовъ сѣв. шир., въ коихъ будетъ дѣйствительнаго разстоянія 204 вер., по 40 ⅓ вер., такъ какъ Екатеринбургъ лежитъ по 56° 49¹ сѣв.

X. *Примѣчаніе* недавно ѣхавшій изъ Владивостока офицеръ говорилъ намъ, что только 40 в., отъ Владивостока ѣздятъ въ экипажѣ, потомъ по озеру и рѣкѣ Ханка, рѣкой Сунгачи верстъ 150 намѣлководныхъ параходахъ, за тѣмъ на большихъ параходахъ.

шир. и 78° 15' восточной долготы а Тюмень подъ 57° 10' сѣверной ширины и 83° 12' вост. дол., прибавимъ на уклоненія 10%, 21 версту=выйдетъ 225 верстъ, да вѣтвь отъ дороги прямо-линейно къ городу Ирбитѣ, лежащей сѣвернѣе Тюмени на 1/3 градуса, это будетъ на 35 верстъ итого будетъ 260 верстъ; и отъ Екатеринбурга до г. Осы 260 верстъ итого 520 верстъ.

Стоимость дороги.

Такъ какъ для полотна дороги мѣстность все твердая, хотя мѣстами и не ровная, т. е холмистая и провознаго расхода за рельсы, вагоны и прочія принадлежности къ дорогѣ не будетъ потому, что заводы, изготовляющіе рельсы, вагоны будутъ стоить оч. дешево сравнительно съ прочими желѣзн. дорогами: то достаточно будетъ для узкой одноколейной дороги по 25,000 руб. наверсту, а всего 13,500.000 р.

Доходъ отъ дороги.

По собраннымъ мной свѣденіямъ по этой дорогѣ отъ Тюмени до Екатеринбурга, а слѣдовательно и города Осы проходитъ каждогодно товаровъ до 6,000,000 пудовъ, считая по 1/20 коп съ пуда и версты за 520 верстъ получится валоваго дохода 1,560.000 руб. да 600,000 пассажировъ по 2¼ коп. съ версты и человѣка, кои относятся къ количеству товара, провозимаго подорогѣ какъ 1-нъ къ 10 пуд. 7,020,000 руб. это по 11 руб. 70 коп. съ пассажира итого 8,580,000 рублей. Выключивъ изъ нихъ на-

текущіе расходы по управленію, содержанію и ремонту дороги по 1000 руб. на версту=520,000 рублей; будетъ чистаго дохода 8,060,000 рублей Значитъ по 60 руб. 13 коп на сто рублей, однажды израсходованныхъ. Это все хорошо. И это болѣе вѣроятно, чемъ неправдоподобно, потому, что лишь только начнется постройка Сибирской желѣзной дороги, что нельзя далеко откладывать, то поѣдутъ по Тюменской желѣзной дорогѣ отсюда водой десятки тысячь рабочихъ, прикащиковъ, подрядчиковъ, ревизоровъ и повезутъ сотни тысячь пудовъ рельсовъ, вагоновъ и разныхъ другихъ принадлежностей для дороги и для работающихъ на ней, а все это, понятно, прибавить доходовъ дороги противъ обыкновеннаго.

Обско-Енисейскій каналъ.

Объ обско-Енисейскомъ перешейкѣ въ Камсковолжскихъ газетахъ пишутъ: послѣдняя попытка компаніи Фунтусова открыть непрерывный водяной путь изъ Оби въ рѣку Енисей имѣла цѣлью убѣдиться, что во время весенняго полноводья одноверстный перешеекъ, раздѣляющій въ сухое время бассейны Оби, Енисея, соединяется въ одинъ непрерывный водяной путь, служащій имъ средствомъ сообщенія. Экспедиція отправившись въ лодкѣ въ началѣ іюня изъ села Маковскаго на рѣкѣ Кети, впадающей въ рѣку Оби, 14 числа того же мѣсяца явилась въ Енисейскъ, на той же лодкѣ, вода вездѣ была глубока, только лѣсные завалы мѣшали правильному движенію экспедиціи.

А пароходовладѣлецъ Тобольскій купецъ Смородинниковъ нѣсколько лѣтъ сряду ѣздящій на двухъ

пароходахъ по рѣкѣ Кети, говорилъ мнѣ, что онъ верстъ 40 недоходитъ по Кети до Енисея лѣтомъ и что нужно расчистить и углубить лѣтомъ верховья Кети верстъ на 40 или 50. Послѣ всего этого можно опредѣлить, что для расчистки этого промежутка въ 40 или 50 верстъ предостаточно будетъ какихъ нибудь 500,000 руб. то-есть по 10,000 руб. на версту.

Доходъ канала.

Товару пройдетъ въ навигацію по каналу для Енисейска, Красноярска, Иркутска, Кяхты, Нерчинскихъ пріисковыхъ заводовъ и далѣе съ близъ-лежащими окрестностями и обратно самомалейше 2,000,000 пуд. взимая съ нихъ по $2^1/_2$ коп. съ пуда, то есть столько, восколько обходится разгрузка съ баржей нагрузка на баржи или подводы и простой тавара получится 50,000 руб.; да до 100,000 пассажировъ, считая въ томъ числѣ пароходную и баржовую прислугу 150,000 руб. по 1 руб. 50 коп., или постольку, поскольку обходится за 60 пудовъ товару.—Лессепсъ беретъ за проходъ по его каналу по 10 франковъ, какъ съ тонны въ 61 пудъ товару, такъ равно и съ пассажира,—итого будетъ 200,000 руб. доходу, выключивъ по 10,000 руб. на расходы по взиманію доходовъ и на ремонтъ канала останется чистаго дохода 190,000 руб. или по 37 руб. на сто руб. Доходъ хорошъ и очень вѣроятенъ. Нужно еще доложить, что по сему каналу выгодно будетъ идти товарамъ пассажирамъ изъ Японіи, Пекина, и даже западной Америки и обратно; то доходы этого канала будутъ далеко значительнѣе, что разъяснимъ въ концѣ статьи о сѣверномъ Сибирскомъ путей-сообщеніи.

Енисейсо-Ленскій каналъ

Приводилось читать гдѣ-то что между притоками рѣкъ Лены и Енисея только семиверстный междугорный пешеекъ, гдѣ слѣдовательно понадобится каналъ сошлюзами: а какъ по исчисленіямъ инженеровъ на одинадцативерстный каналъ сослюзами отъ р. Чулыма, долженъ обойтись въ одинъ милліонъ руб., то и мы можемъ опредѣлить расходы на семиверстый каналъ сошлюзами въ милліонъ рублей, сверхъ того на разчистку и углубленіе фарватеровъ, притоковъ соединяющихъ Енисей съ Леной опредѣлимъ, занеимѣніемъ положительныхъ свѣдѣній, въ 1-нъ милліонъ руб. на 100 верстъ, считая по 10,000 руб. на версту. Итого самовысшій расходъ на этотъ каналъ будѣтъ въ два милліона рублей.

Доходъ отъ этого канала долженъ быть оч. незначителенъ, какихъ нибудь тысячь въ сто каждогодно, такъ какъ народонаселеніе очень рѣдко около этихъ путей-сообщенія. Почему этотъ каналъ компаніи убыточно строить въ настоящее время при малонаселенности, его можетъ строить Правительство въ видахъ привлеченія народонаселенія въ этѣ мѣстности, для увеличенія доходной производительности, а съ тѣмъ вмѣстѣ для увеличенія цѣнности Государственныхъ земель, равно и для облегченія густонаселенныхъ мѣстностей отъ пролетаріевъ. Правительство ни только ничего ни теряетъ, расходуясь на постройку этаго канала, но еще выигрываетъ для Государственной экономіи: тогда какъ частной компаніи привелось бы раззоряться для Государственной только выгоды, правительство же неимѣетъ

крайности требовать отъ компаніи тяжелыхъ жертвъ. Впрочемъ малодоходность канала можетъ быть только при движеніи россійско-Сибирскихъ товаровъ и пассажировъ. Но, имѣя въ виду, что кромѣ этихъ товаровъ и пассажировъ по этому каналу выгодно будетъ передвигаться товарамъ и пассажирамъ изъ Японіи, Пекина, сѣверозападной Америки въ Сибирь, Россію и вообще Европу и обратно, о чемъ скажемъ въ концѣ сей статьи, то доходы канала будутъ очень хороши.

Ленско-Амурское водное сообщеніе.

Р. Лена съ р. Амуромъ сообщается посредствомъ своихъ притоковъ такимъ образомъ: изъ Лены рѣкой судоходнымъ Алданомъ, изъ Алдана рѣкой Миланомъ (верховыя его несудоходны) вытекающимъ на сѣверъ изъ озера Токъ, озеромъ Токъ, рѣкой Зѣей вытекающей на югъ изъ озера Токъ и впадающей выше Благовѣщенска въ рѣку Амуръ (верховыя Зеи не судоходны). Наулучшеніе этого природнаго путей-сообщенія на протяженіи какихъ нибудь двухсотъ верстъ милліонъ, много два.

О доходахъ этого воднаго сообщенія при настоящемъ оч. рѣдкомъ на селеніи можно сказать то же что сказано о доходахъ Енисейско-Ленскаго канала.

Такимъ образомъ устройство всего сѣвернаго Сибирскаго путей-сообщенія обойдется въ $17^1/_2$ милліоновъ рублей, именно Екатеринбургско-Тюменской и Обской желѣзной дороги въ 13,000,000 руб.; Обско-Енисейскаго канала въ 500,000 руб.; Енисейско-Лен-

скаго канала въ 2,000,000 руб. Ленско-Амурскаго воднаго путей-сообщенія въ 2 милліона рублей.

Этого путей-сообщенія, при настоящемъ очень рѣдкомъ народонаселеніи въ этой полосѣ Сибири, пока достаточно и оно самое лучшее и сподручное при настоящихъ условіяхъ. Скажутъ, можетъ быть, что это путей-сообщеніе по рѣкамъ и каналамъ открыто только въ продолженіи лѣтняго полугодія, по желѣзной же дорогѣ движеніе пассажировъ и товаровъ можетъ быть круглый годъ, а годовой путь лучше полугодоваго. Такъ да нетакъ скажемъ мы. Если бы желѣзная дорога отъ Екатеринбурга до Николаевска, Владивостока, Пекина Японіи сѣверо-западной Америки обошлась только въ двое,—въ 35,000,000 рублей, то и тогда едва ли бы можно предпочесть желѣзную дорогу, водному путей-сообщенію потому, что хотя по ней, вмѣсто одного лѣтняго полугодія открылось бы движеніе въ обои полугодія, чемъ двойной расходъ на устройство пути оправдывался бы, но, принимая во вниманіе громадные каждогодные текущіе расходы на ремонтъ содержаніе дороги и служащихъ при ней, каковы должны быть не мѣнѣ 8,000,000 руб. считая по тысячѣ рублей на версту и полагая только 8000 вер., отъ Екатеринбурга до Николаевска, Владивостока, Камчатки, Пекина, Японіи, тогда какъ текущіе расходы на предполагаемое, нами путей-сообщеніе въ сѣверной Сибирской полосѣ будутъ обходиться каждогодно только въ 300,000 руб. но, главное, 8000 вер., желѣзной дороги между указанными пунктами должно обойтись въ 240,000,000 руб. считая только по 30,000 руб. наверсту, слѣд. почти въ семь разъ больше противъ перваго пути. Нужно сказать и то, что вовсе нельзя устроить желѣзной дороги отъ Николаевска въ Камчаткѣ чрезъ Охотское море и отъ Владивостока къ Японіи чрезъ Японское море.

France—Hist. 2. Maine-et-L

55U8 [3/4]

of Congress

lger Utke, 1868–
er Hamilton og hans mødr
Vestindiens barndom.

nalhistorisk tidsskrift. Købe
p. 225–270)

on, Alexander, 1757–1804.

4 10.række, bd. 6
Detached copy. E302.6.H2R2

[3/4]

of Congress

Prasad, 1881–
kingship and nobility. A

22 cm.
phical footnotes.

Empire. I. Title.

954

K44 [3/4]

of Congress

Сгруппируемъ доходъ только отъ Россійско-Сибирскихъ товаровъ и поссажировъ, имѣющихъ передвигатся по Сибирско-Сѣверному путей-сообщенію.

	валовый доходъ.	чистый доходъ
На Екатеринбургско-Тюменской желѣзной	8,290,000 р.	8,060,000 р.
Обско-Енисейскомъ каналѣ	200,000 р.	190,000 р.
Енисейско - Ленскомъ каналѣ	100,000 р.	85,000 р.
Ленско-Амурскомъ водномъ путей-сообщеніи	100,000 р.	85,000 р.
Итого	8,960,000 р.	8,420,000 р.

То есть около 50_0^0 копѣекъ чистой выгоды на каждый рубль единовременнаго и каждогоднаго расхода.

Чтобы сравняться по чистому доходу съ Сибирско-Сѣвернымъ воднымъ путей-сообщеніемъ на каждый рубль израсходованнаго капитала въ томъ и другомъ случаѣ желѣзная дорога должна имѣть въ томъ же направленіи чистаго дохода каждогодно 120,000,000, р. отъ Россійско-Сибирскихъ грузовъ и пассажировъ, что невозможно при настоящихъ условіяхъ въ продолженіи покрайнѣй мѣрѣ 50 лѣтъ, надобно чтобы народонаселеніе удвадцатерилось въ этой полосѣ Сибири. Еслижъ, для производительной доходности Сибирской Земли, выслать изъ Россіи въ Сибирь всѣхъ не исправныхъ плательщиковъ государственныхъ губернскихъ и общественныхъ податей и поборовъ и долговъ, пролетаріевъ, бродячихъ нищихъ, пьяницъ, скверно-матерщинниковъ, безженыхъ и безмужнихъ отъ 27 до 70 лѣтъ, ложныхъ доносчиковъ и свидѣтелей, уличенныхъ въ воровствѣ, машенничествѣ и тому подобныхъ; тогда

бы и желѣзная дорога въ сѣверной полосѣ годовъ чрезъ 20, можетъ быть, чрезъ десять была бы неубыточна. Но при настоящихъ условіяхъ желѣзная дорога въ сѣверной полосѣ Сибири убыточна, преждевременна, излишня, а водное путей-сообщеніе тутъ самое современное, сподручное, дешевое и выгодное, объ улучшеніи этого путей-сообщенія и нужно заботиться, нужно денно-нощно заботиться: желѣзная же дорога можетъ быть въ среднѣй полосѣ Сибири—отъ Оренбурга на Владивостокъ и дешевлѣ и короче и выгоднѣе для строителей, правительства и для проѣзжающихъ, о чемъ сказано въ 4 главѣ.

Потрудитесь сообразить слѣд: отъ Японіи равно и отъ Пекина по сѣверному Сибирскому путей-сообщенію будетъ около 10,000 верстъ до ближайшихъ Европейскихъ пунктовъ напр. Екатеринбурга, тогда какъ отъ тѣхже Японіи, Пекина по восточному океану до ближайшихъ Европейскихъ пунктовъ будетъ кругомъ Африки около 30,000 верстъ, а чрезъ Суэзскій каналъ около 20,000 верстъ. Понятно, что изъ Японіи, Тяньдзина, Пекина выгоднѣе будетъ ѣхать по водному Сибирскому пути въ Европу и обратно для пассажира на 165 р., а для пуда товара на два рубля семдесять пять копѣекъ противъ проѣзда по Суэзскому каналу, неговоря уже опроѣздѣ вокругъ Мыса Доброй-Надежды. Пассажиръ долженъ заплатить (10 франковъ) $2^1/_2$ рубля за проѣздъ по Суѣзскому каналу израсходовать $112^1/_2$ р. за проѣздъ лишнихъ 10,000. верст, равныхъ по провозному расходу на желѣзной дорогѣ пяти тысячамъ верстъ, истратить на содержаніе самоумѣреннѣйше 50 р. 50 к. въ сутки при проѣздѣ лишнихъ 10,000 верстъ а съ пуда товара приведется платить $2^1/_2$ р., по $^1/_{20}$ к. съ пуда и версты, за 10,060 верстъ равныхъ 5,000 верстъ провозу желѣзной дороги, еще торговыхъ процентовъ, страховыхъ и заправо прохода по Суэзскому каналу обойдется копѣекъ по 25 съ пуда.

Кто непойметъ что всѣ товары и пассажиры Японіи, Тяньдзина, Пекина въ Европу и обратно лѣтомъ поѣдутъ по Сѣверному Сибирскому пути о которомъ говоримъ: даже изъ Нанкина будетъ выгоднѣе везти товары рубля почти на два съ пуда а для пассажира рублей на 90 потому, что отъ Нанкина до Европы по восточному океану и Суэзскому каналу около 12,250 верстъ значитъ по первому пути противъ втораго дальше на 5,360 в., равныхъ попровознымъ расходамъ на желѣзныхъ дорогахъ 2,800 верстамъ.

Кромѣ того пассажиры и товаровладѣльцы будутъ предпочитать Сѣверо-Сибирское путей-сообщенія океанскому пути, потому что послѣдній путь оч. опасенъ во время бурь непріятно удушливъ въ жаркомъ поясѣ, утомляетъ морскою болѣзнію. содержаніе каналъ дорого, а на Сибирскомъ пути, какъ расположенномъ въ умѣренномъ поясѣ, между народонаселеніемъ внутри материка, ничего этаго нѣтъ.

Надобно еще доложить что будетъ ближе отъ Калифорніи до Нерчинска, чѣмъ до Петербурга, отъ Мексики до Владивостока чѣмъ до Петербурга, ближе и безопаснѣе потому, что изъ Петербурга въ Калифорнію Мексику и вообще западную, какъ и въ восточную, Америку нужно ѣхать Отлантическимъ океаномъ, бурнымъ, изъ Владивостока же и вообще Восточной Сибири нужно ѣхать къ западной Америкѣ восточнымъ океанамъ, который сравнительно съ Атлантическимъ океаномъ завется Тихимъ океаномъ.

Весь доходъ сѣверно-Сибирскаго путей-сообщенія.

Повсему этому можно разсчитывать, что изъ Россіи и вообще Европы къ Владивостоку, Николаевску, Камчаткѣ Японіи, Пекину Нанкину, западной

Америкѣ иобратно будетъ двигаться по Сѣверно-Сибирскому путей сообщенію около 20.000,000 пудовъ товару на всѣмъ протяженіи, а пассажировъ, будемъ считать не $^1/_{10}$ какъ вообще считаемъ на $^1/_{20}$ противъ грузовъ то семь около 1,000,000 человѣкъ, предпологаемый нами путь будетъ пролегать по рѣдко-населенной мѣстности, почему въ пассажирахъ будетъ значительный недочетъ сравнительно съ путями пролегающими по густо-населенной мѣстности. Считая 10,000 верстъ Сѣверно Сибирскаго путей сообщенія равными 5,000 верстъ по провозному расходу на желѣзной дорогѣ получится валоваго доходу съ 20,000,000 пуд; товара, по $^1/_{20}$ съ версты и пуда. 50,000,000 рублей, и съ 1,000,000 пассажировъ $112^1/_2$ милліоновъ рублей, считая по $2^1/_4$ к. съ версты и человѣка итого 162,500,000, рублей.

Сверхъ того пассажиры оставятъ въ Сибири доходу 25,000,000 р. считая 50 дней напроѣздъ каждаго чрезъ 10,000,000 верстъ, по 200 верстъ въ сутки, итолько по 50 копѣекъ въ сутки на содержаніе каждаго.

Всего каждагоднаго дохода для строителей путей сообщенія и жителей Сѣверной Сибири можетъ быть до 187,500,000 рублей тогда, какъ на расходы по улучшенію самаго пути пойдетъ единовременно около 175,000,000 рублей и каждогодно посодержанію пути около 300.000 рублей.

Компанія же строителей и улучшителей этаго путей сообщенія чрезъ 300 верстъ каналовъ можетъ разсчитывать на такой доходъ, взимая тарифъ за право прохода чрезъ каналы примѣнительно къ та-

рифу, получаемому за проходъ по Суэзскому каналу чрезъ 150 верстъ, именно по 10 коп. съ пуда груза съ 20,000,000, пудовъ 2,000,000 руб. со всѣхъ 1,000,000 пассажировъ, по 5 р съ каждаго итого каждогодно на 7,000,000 рублей.

Въ исчисленіи доходовъ отъ Сѣверо-Сибирскаго пути мы держимся самыхъ скромныхъ счетовъ, мы нетолько ни увеличиваемъ но даже уменьшаемъ этотъ доходъ. Мы считаемъ что изъ Тюмени къ Екатеринбургу движится около 6,000,000 пудовъ товара тогда, какъ изъ Перми пишутъ въ газету новое время что по этому пути каждодневно движиттся 4,000 подводъ см. Руск вѣд. 1875 г. № 36 стр. 2-й Слѣдовательно около $36\frac{1}{2}$ милліоновъ пудовъ, считая подводу по 25 пуд., значитъ въ 6 разъ болше нашего счета. Если насчитать этотъ счетъ пермяка преувеличиннымъ, тогда чистый каждогодный доходъ желѣзной дороги отъ Тюмени къ Екатеринбургу и отъ Екатеринбурга до Осы будетъ 50,760,000 р. а не 8,030,000 какъ считаемъ мы и слѣд по 1 р. $40\frac{1}{2}$ коп. выгоды на каждый израсходованный рубль для дороги, вмѣсто 50% нами исчисляемыхъ.

Отсюда можно заключить, что мы непреувеличиваемъ считая для проѣзда по Сѣверо-Сибирскому пути 20,000,000 пуд. клади и 1,000,000 пассажировъ изъ Россіи по остальной Европы въ Сибирь, Японію, восточно-прибрежный Китай и обратно, равно изъ Западной Америки въ Сибирь и обратно съ валовымъ доходомъ для улучшителей пути въ Сибири въ 187,500,000 руб. на единовременно израсходованный путей строителями капиталъ въ 11,000,000 руб.

Несчитали мы еще той выгоды для Правительства какая предстоитъ отъ улучшенія Сѣверо-Сибирскаго

пути чрезъ 10,000 верстъ въ слѣдствіе возвышенія цѣнности Земли въ этой полосѣ. Въ десятетысячеверстной полосѣ шириной чрезъ 50 верстъ, по 25 в. въ обои стороны отъ пути, будетъ 50,000 квадратныхъ верстъ или 52,166,666 квадратныхъ десятинъ. Незамѣдлитъ на этомъ улучшенномъ пути поселиться вольная колонизація изъ промышленныхъ разчетовъ и тѣмъ подыметъ цѣнность земель въ первое десятилѣтіе покрайнѣй мѣрѣ на 1 рубль у каждой десятины, у всѣхъ ни 52,166,666 руб. а привысылкѣ всѣхъ сортовъ пролетаріевъ и порочныхъ людей, окоихъ сказано на 101 стр., въ эту полосу, цѣнность земель можетъ поднятся до 521,666,660 рублей, это до 10 рублей у десятины. А какъ это можетъ устроится или выгоды отъ высылки такихъ людей изъ густо-населенныхъ мѣстъ Россіи въ Сибирь разъяснимъ во 2-й книгѣ способовъ къ увеличенію благосостоянія Государственнаго.

ГЛАВА ШЕСТАЯ

Тюменско-Вѣрнинская желѣзная дорога.

Въ концѣ концовъ нужно связать желѣзной дорогой въ 2000 верстъ отъ Тюмени чрезъ Ишимъ, Омскъ, знаменитое Коряковское соленое озеро, Семиполатинскъ къ Вѣрному всѣ три западно-восточные Сибирскіе пути то есть сѣверное отъ Екатеринбурга до Николаевска и Владивостока, среднее отъ Оренбурга къ Владивостоку и южное отъ Царицына чрезъ Яркендъ въ Китай и Индію.

Такъ какъ дорога эта будетъ пролегать по ровному и твердому грунту, то достаточно будетъ на постройку ея 50,000,000 рублей по 25,000 руб. на версту узкоколейной дороги.

Доходъ этой дороги очень трудно опредѣлить, вовсякомъ случаѣ при нынѣшнихъ условіяхъ будетъ не значителенъ, отъ Тюмени чрезъ Ялуторовскъ, Ишимъ, Омскъ, саленое озеро и копи каменнаго угля верстахъ въ 70 отъ Семипалатинска до Семипалатинска будетъ еще выгоденъ, отъ Семипалатинска же къ Вѣрному будетъ скорѣе убыточенъ чемъ выгоденъ, но въ стратегическомъ отношеніи весьма полезна эта дорога, полезна также и для рудниковъ и пріисковъ, существующихъ и могущихъ возникнуть при устройствѣ дороги. Впрочемъ по устройствѣ всѣхъ трехъ западно-восточныхъ Сибирскихъ путей и при нарочитомъ увеличеніи народонаселенія въ мѣстности отъ Тюмени къ Вѣрному, это годовъ чрезъ 15, можно разсчитывать на ровненькій доходъ. Затѣмъ чѣмъ больше будетъ увеличиваться народонаселеніе, промышленность и торговля тѣмъ значительнѣе будетъ доходъ дороги.

II.

Одинъ изъ лучшихъ и вѣрныхъ источниковъ гдѣ взять денегъ на открытіе училищъ по всей Россіи,

или

Общественные запасные магазины съ хлѣбомъ, при существующихъ для нихъ условіяхъ и формальностяхъ не должны болѣе существовать, должны быть проданы.

26. Августа 1862 года минуло тысяча лѣтъ началу Русскаго Государства, по этому случаю много толкуютъ, много пишутъ и много еще будутъ писать, много составлено проэктовъ и еще больше составляется ихъ по этому обстоятельству выстроенъ памятникъ въ Новгородѣ, памятникъ на устройство коего давно уже собрано больше 3,000,000 руб.

Въ тотъ же 1862 г. минетъ, а можетъ быть и минуло тысяча лѣтъ и началу словянской грамматы, а съ тѣмъ вмѣстѣ и народной грамотности. Въ 862 году велико моравскіе славяни прислали въ Константинополь просить себѣ христіанскихъ учителей, которые сказали бы имъ истины вѣры словомъ роднымъ (въ языкъ свой) Послѣдствіемъ посольства было поручено двумъ братьямъ Константину Философу (въ послѣдствіи Епископъ и схимникъ Кириллъ) и Мефодію, въ скоромъ времени по воз-

вращеніи ихъ съ проповѣди изъ Казаръ жившихъ преимущественно около рѣки Дона и происходившихъ отъ Гемера сына Іафета, коего славянѣ справедливо признаютъ своимъ родоначальникомъ ибо они какъ родичи Солуня, говорили чисто по словянски и могли удобнѣе понимать различныя нарѣчія славянскихъ народовъ, поручено отправиться къ просившимъ просвѣщенія и наставленія въ языкъ свой. Моравы въ то время не имѣли еще и письменъ для языка своего. Константинъ и Меѳодій составляютъ и несутъ имъ словянскіе письмена и словянское переложеніе псалтири, Евангелія, Апостола и избранныхъ церковныхъ книгъ, а на мѣстѣ перелагаютъ на словянскій языкъ и прочія книги вѣтхаго и новаго завѣтовъ. Эти-то письмена и переложенія составленные для словянъ Моравовъ, послужили и намъ по обращеніи нашемъ къ православной вѣрѣ, равно какъ и другимъ соплеменникамъ, разумѣвшимъ другъ друга легче, чѣмъ теперь, хотя и теперь нѣтъ другаго племени въ Европѣ, котораго бы члены, разбросанные по страшно огромнымъ пространствамъ, съ такою легкостію могли понимать другъ друга (о времени происхождеія словянскихъ писменъ смотр. Бодянскаго и четіи-минеи за Май въ 11 ч. о Кириллѣ и Меѳооіи).

Чтоже, ужели такое дѣло, какъ составленіе письменъ славянскихъ и переложеніе церковныхъ книгъ на славянскій языкъ, для столь великой семьи славянъ, такъ маловажно, чтобы ему быть забытымъ на рубежѣ своего тысячелѣтія и притомъ забытымъ тѣми для кого оно и совершено т. е. для Россіянъ. Что за странность подумаешъ: за единственнымъ исключеніемъ статьи помѣщенной въ Январской книжкѣ православнаго обозрѣнія перепечатанной въ въ сынѣ отечества ни кто нигдѣ и ничего не ска-

жетъ, тогда какъ составленіе письменъ неоспоримо необходимый фундаментъ къ просвѣщенію этого мощнаго двигателя въ церковномъ и Государственномъ и въ ученомъ благоустройствѣ всякаго и слѣдовательно славянскаго народа, переложеніе же церковныхъ книгъ на народный славянскій языкъ первый шагъ къ сознательному вѣрованію въ ученье православной церкви. Такъ 1000 лѣтъ тому, какъ положено прочное и необходимое условіе для просвѣщенія,—составленіе письменъ народныхъ; довольно и очень довольно времени, а далеколи ушло просвѣщеніе народное? Если не забывать, что народоселеніе государства считаютъ десятками милліоновъ, грамотныхъ десятками тысячъ, образованныхъ тысячами, за коихъ, кромѣ духовныхъ платимъ десятками тысячъ за границу, а собственно ученыхъ десятками только, да за тѣхъ,кромѣ духовныхъ, платимъ чуть не цѣлыми милліонами за границу, то скорѣе слѣдуетъ сказать, что очень и очень не далеко ушло. Какъ же бы выдти изъ толь не завиднаго положенія? Безъ отлагательно открыть повсемѣстно школы, чрезъ это распространится грамотность, изъ грамотныхъ образуется много образованныхъ, изъ сихъ увиличится и число ученыхъ, хоть не заморскихъ, но зато далеко не столь убыточныхъ для Государства, противъ этихъ громкихъ по титуламъ и извѣстныхъ въ однихъ лишъ столицахъ, да ито не столько учеными трудами, сколько тѣмъ, что нѣсколько разъ и времени бывалъ другой заграницею, а по Россіи и шагу можетъ быть не ступилъ Но вы возражаете, гдѣ взять денегъ-то, нынѣ такое безденежье. Нынѣ никто не споритъ, что, нужно открывать школы Вотъ до этого то я и добираюсь гдѣ денегъ взять для школъ. Вотъ для этого одинъ проэктъ! Въ журналѣ министр. внут дѣлъ 1861 г. за Іюль на стр. 30 и 31 отдѣлъ изчисленіе изъ отчета Министра внутреннихъ дѣлъ читаите:

поимѣющимся въ министерствѣ свѣдѣніямъ состояніе продовольственныхъ запасовъ въ помѣщичьихъ имѣніяхъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Въ 54,466 сельскихъ магазинахъ.

На лицо		четверт.	въ ссудахъ и недоимкѣ	Итого		четвертей
озимоваго	8,236,326		3,084,939			11,321,965
						33,963,890 р.
яроваго	4,311,972		1,699,876			6,010,848
					на	18,032,540 р.

Всего. . . 17,332,117 четв. на 51,995,439 р.

На именьшая приблизительная стоимость

54.466 магаз. по 100 р. каждый	5,446,600 р.	итого	5,698,939 р.
54,366 караул при них. по 5 р.	252,330 »		

Примѣч. а, Итакъ на каждый магазинъ приходится по 35800 четверти, да для запаснаго болѣе $1/2$ части около 500 четвертей вмѣстимостію, каждый магазинъ таковой около 100 р. будетъ стоить:

б) оцѣнка четверти основана на цѣнахъ за 1859 годъ, въ тѣхъ же мѣстностяхъ бывшихъ (см. того-же отчета 26 стр. полагая среднюю цѣну четверти озимаго въ 4 руб. а яроваго исключительно овесъ разумѣемъ въ 3 р.) какъ хлѣбъ, такъ и магазины

съ караулками продать, вырученныя же деньги 57,694,369 оставить при тѣхъ же обществахъ и въ томъ количествѣ какое выручится, отъ продажи, хлѣба и магазиновъ и караулокъ, пустивъ въ проценты по 6% съ рубля на 57,694,369 руб. будетъ 3,461,662 р. 14 к. На той же 30 и 31 стр. сказано: капитала хлѣбнаго въ тѣхъ же помѣщичьихъ имѣніяхъ.

На лицо	8,904,714 р.	23½ к.
Въ ссудахъ и недоимкахъ.	3.588,655 р.	84¾ к.
Въ казначействѣ примѣрно.	375,205 р.	— »

Итого 12,864,575 р. 8¼ по 6% съ рубля будетъ 872,874 р. 50 к. процентовъ. Всегоже суммы 69,558,944 р. на нихъ процентовъ будетъ 4,334,336 р. 64 к. Если положить, что на всякую 1000 муж. пола должно быть одному училищу мужскому и по одному женскому съ расходомъ на мужское училище въ 300 р. въ годъ, а на женское въ 150 р. въ годъ, то можно будетъ открыть 9631½ училищъ 4334,336 р. 64 раздѣлить на 450 р. брдетъ 9631 и еще 386 въ остаткѣ т. е на 9,631,500 душъ пола мужскаго.

(963100 помножить на 1000 душъ будетъ 9,631,500)

Всегоже крѣпостныхъ по 10 народной переписи обоего пола до 22,512,570, что составляетъ 35½

общаго населенія Имперіи, мужескаго же пола около 10,500,000 душъ слѣдственно не достаетъ училищъ на 869,000 душ. муж. пола. Но если вѣрить газетнымъ извѣщеніямъ, то изъ 826 частныхъ школъ можно безъ преувеличенія положить до 500 школъ помѣщичьихъ, уже устроенныхъ, на кои съ книгами и проч. употреблено около 100 руб. на каждую 50,000 руб. и на эти 500 школъ потребуется слѣд. по 100 руб. менѣе противъ сказаннаго т. е. не по 450 р. а по 350 р. на школы съ 1000 д. муж. пола. Тутъ окажутся излишки противъ исчисленнаго до 50,000 руб., коихъ будетъ слишкомъ на 111 училищъ, или на 111,000 душъ муж. пола, такимъ образомъ достанетъ на 974200 училищъ для 9742,500 душ. муж. пола. Но не сомнѣнно что значительное число вышедшихъ изъ крѣпостной зависимости перечислится въ городскія сословія, слѣдовательно будутъ имѣть право и возможность учить дѣтей въ городскихъ учебныхъ завѣденіяхъ, пречислящимся въ городскія сословія не обществами, а отдѣльными семействами, какъ и должно быть, хлѣбъ изъ магазиновъ не выдается, а остается (въ нихъ) въ пользу общества, и такимъ образомъ уменьшится число числившихся въ крѣпостныхъ; не сомненно также, что въ большей части приходовъ можно будетъ открыть школы въ трапезахъ церквей, или безплатныхъ квартирахъ, въ нѣкоторой части приходовъ выстроить училище сами въ состояніи т. е. безъ пособія денегъ магазинныхъ. А въ таковыхъ приходахъ недостающіе отъ проданныхъ магазиновъ и хлѣба магазиннаго проценты отъ 50 до 100 руб. противъ исчисленныхъ 450 руб. на училище въ каждую 1000 душ. муж. пола и не потребуются, по тому что въ числѣ 450 руб. исчисленныхъ на училище, разумѣется около 350 р. на жалованье учителямъ мужескаго и женскаго училищъ прихода, около же 100 руб. на наемъ квартиръ подъ училища, отопленіе, освѣ-

щеніе и проч. нужды и если безъ преувеличенія предположить около 5,000 приходовъ, въ коихъ не потребуется помѣщенія подъ училище, съ отнесеніемъ расходовъ на счетъ процентовъ отъ капитала, вырученнаго отъ продажи магазиновъ и хлѣба магазиннаго, тогда тоже сбережется отъ процентовъ продовольственнаго капитала, полагая около 50 руб., вычесленныхъ нами на помещеніе обоихъ училищъ въ каждомъ приходѣ въ 1000 душъ мужскаго пола около 250,000 р., коихъ достанетъ на 555 школъ приходскихъ съ расходомъ 6,450 р. т. е. на такихъ школъ, для коихъ и помещенія должны быть непременно наняты, или для 555,000 д. муж. пола. Всего же будетъ суммы на 10,297½ училищъ для 10,297,500 д. муж. пола, считая по одному училищу мужскому и одному женскому на каждую 1000 муж. пола.

По всѣмъ вышеизложеннымъ соображеніямъ оказывается, что 4.334,336 р. процентъ на капиталъ, вырученный отъ продажи хлѣба магазиннаго и магазиновъ достаточно будетъ на открытіе мужскихъ и женскихъ школъ въ каждой 1000 д. муж. пола крестьянъ, вышедшихъ изъ крѣпостной зависимости. Нужно замѣтить, что въ отчетѣ о количествѣ хлѣба и магазиновъ въ помѣщичьихъ имѣніяхъ не включено, какъ кажется, количество хлѣба и магазиновъ въ имѣніяхъ Сибирскихъ на сумму около 400,000 руб., съ коихъ процентовъ будетъ по 6% на рубль до 24,000 руб. сер. на кои можно открыть 57 училищъ для 57.000 д. муж. пола, кромѣ того есть еще особые хлѣбные и денежные капиталы въ нѣкоторыхъ городахъ и селеніяхъ, въ коихъ денегъ 415,680 руб., да хлѣба 44,996 четвертей за четв. по 3 руб. (см. прим. къ извлеченію отчета министерства внутреннихъ дѣлъ стр. 19 и 20 за августъ 1861 года,) на 134,988 руб. итого 550,668 рублей.

Еще легче открыть училища у государственныхъ крестьянъ на тотъ же источникъ, т. е. на проценты отъ капитала, предполагаемаго выручиться отъ продажи магазиннаго хлѣба и самыхъ магазиновъ, принадлѣжащихъ крестьянамъ государственнымъ разныхъ наименованій потому, что у нихъ на душу хлѣба больше противъ бывшихъ помѣщичьихъ крестьянъ, потому что по времени стали собирать магазинный продовольственный хлѣбъ прежде, къ тому же съ бывшихъ помѣщичьими дворовыми крестьянами хлѣбъ въ магазины кажется не собирался, и слѣдовательно у государственныхъ крестьянъ получится и больше процентовъ на всякую 1000 д. муж. пола и если продать магазины, караулки и хлѣбъ магазинный.

Догадываюсь, что много возраженій посыплется противъ такого новаго проэкта, мною предполагаемаго, въ особенности ожидаю возраженій со стороны лицъ незнакомыхъ съ неизбѣжными обстоятельствами въ отношеніи продовольственныхъ магазиновъ и хлѣба. Посему, въ защищеніе своего проэкта о вѣрнѣйшемъ, выгоднѣйшемъ и подручнѣйшемъ источникѣ къ открытію повсемѣстно школъ между крестьянами всѣхъ наименованій, предлагаю исторію расходовъ продовольственныхъ магазиновъ и хлѣба крестьянъ Туринскаго округа, Тобольской губерніи за 70 лѣтъ, въ слѣдующей таблицѣ:

(Это читать послѣ таблицъ, показывающихъ расходы, на общественные магазины и проценты на расходы за 70 лѣтъ).

Посмотримъ теперь на выгоду доставляемую магазиннымъ хлѣбомъ округу. Всякій знаетъ, что назначеніе, а слѣдовательно и достоинство магазиновъ съ хлѣбомъ, это ссуда этого хлѣба крестьянамъ на ѣду, а больше на посѣвъ;—отлично хорошо. Въ самый въ первый разъ стали выдавать крестьянамъ Туринскаго округа въ ссуду магазинный хлѣбъ, въ 1848 г., видно изъ доставленныхъ свѣденій мнѣ впрочемъ не изъ всѣхъ, а изъ нѣкоторыхъ болѣе древнѣйшихъ. Магаз. выдача хлѣба магазиннаго въ ссуду крестьянамъ производится вообще такимъ образомъ: являются нѣсколько человѣкъ къ волостному начальству, просятъ созвать сходъ для составленія приговора на выдачу въ ссуду хлѣба, волостное начальство посылаетъ разсыльныхъ десятниковъ по деревнямъ, деревенскіе уличьные десятники объявляютъ по домамъ, чтобы въ назначенный день изъ всякаго дома шли по человѣку на сходъ, въ волостное правленіе; въ назначенный день, съѣзжаются и сходятся всѣ домохозяева пользующіеся землей, въ волостномъ правленіи судятъ, рядятъ, составляютъ приговоръ, потеряютъ день, но приговоръ не отсылается, а дожидается засѣдателя, пріѣхалъ за-

дней при сборѣ сходокъ и денегъ на поправку магазиннаго амбара.		Волостные начальники на проѣздъ отъ деревни до другой по магазиннымъ дѣламъ потеряютъ въ году на волость, иногородное управленіе по 50 конскихъ и по 200 людскихъ на всѣхъ же 12-ть въ году.				На разъѣзды, жалованье, канцелярскіе расходы для лицъ, чрезъ коихъ ведется отчетность по хлѣбопродовольственной части, начиная съ волостныхъ правленій и оканчивая въ Министерствѣ внутр. дѣлъ съ округа отъ 300 до 600 р.	Всѣхъ расходовъ въ году	
На сумму		Людскихъ дней.	На сумму.	Конскихъ дней.	На сумму.		На сумму.	
р.	к.						р.	к.
—	—	годъ.	480	годъ.	60	300	4929	25
—	—		480		60	300	2722	55
—	—		480		60	300	2725	85
—	—		480		60	300	2729	15
—	—		480		60	300	2732	45
—	—		480		60	300	2735	85
—	—		480		60	300	3243	95
—	—		480		60	300	3739	55
—	—		480		60	300	3730	85
—	—		480		60	300	5508	95
—	—		504		66	300	4507	52
—	—		504		66	300	4312	27
—	—		504		66	300	4318	12
—	—		504		66	300	4323	37
—	—		504		66	300	4328	52
—	—		504		66	300	4433	84
—	—		504		66	300	4339	12
—	—		504		66	300	4344	39
—	—		504		66	300	4349	62

Прим

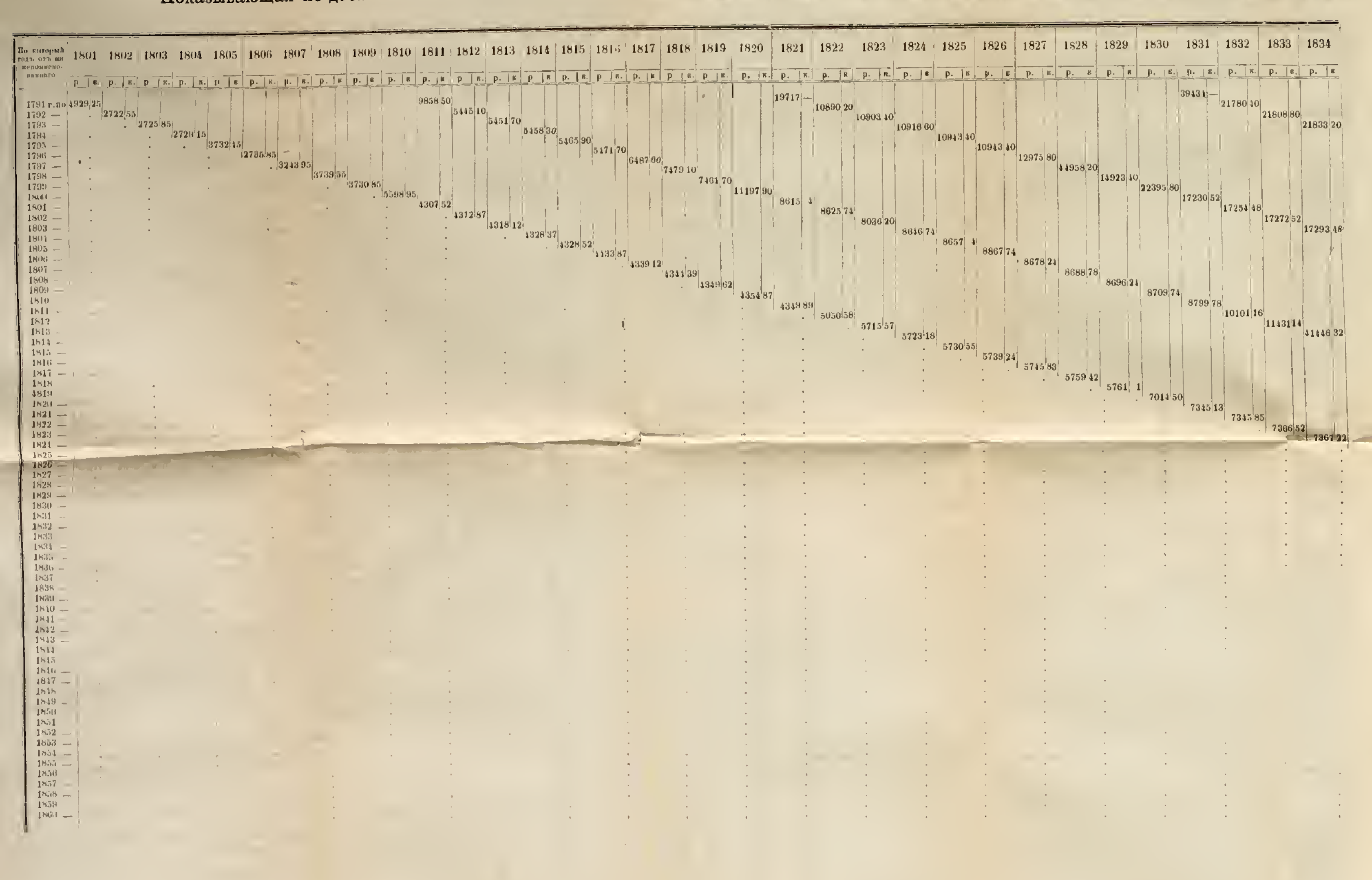
1) Свѣденія, по коимъ эт
хлѣбомъ, заимствованы изъ
Округа, въ предпослѣдней

2) Въ таблицу занесены
бѣжныя по продовольствен
и управленіи, случайныя ж
лахъ, которыя потому чре
Случается напр. что для г
рается сходокъ до 3 и 5 н
въ таблицѣ означено по 3
лости собиралось 183 чело
въ одной Волости 12 мага
ностями общественнаго уп
даны за 13 р. и тѣ какъ
ственныхъ магазиновъ не
я не занесъ чтобы не бы

3) Подъ побочными рас
вотъ что: при выборѣ во
вило избирать на всякую
лостныхъ и откупился от
ся и отъ службы, а тре
же и 3-й откупится, то

Т А Б Л И Ц А.

Показывающая по десятилѣтіямъ количество процентовъ долженствовавшихъ быть въ каждомъ изъ 70 (въ таблицѣ означенныхъ) годовъ на расходъ въ каждомъ изъ тѣхъ годовъ полагая частный % въ Туринскомъ округѣ по 10% на 100.



По которому году отъ нижеонаименованнаго	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820
	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.
1791 г. по	4929 25										9858 50									
1792		2722 55										5445 10								
1793			2725 85										5451 70							
1794				2720 15										5458 30						
1795					3732 15										5465 90					
1796						2735 85										5471 70				
1797							3243 95										6487 60			
1798								3739 55										7479 10		
1799									3730 85										7461 70	
1800										5598 95										11197 90
1801											4307 52									
1802												4312 87								
1803													4318 12							
1804														4328 37						
1805															4328 52					
1806																4333 87				
1807																	4339 12			
1808																		4341 39		
1809																			4349 62	
1810																				4354 87

По которому году отъ нижеонаименованнаго	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840
	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.
1791 г. по	19717 —										39431 —									
1792		10890 20										21780 40								
1793			10903 40										21808 80							
1794				10916 60										21833 20						
1795					10943 40										21886 80					
1796						10943 40										21886 80				
1797							12975 80										25951 50			
1798								14958 20										29916 40		
1799									14923 40										29846 80	
1800										22395 80										44791 60
1801	8615 4										17230 52									
1802		8625 74										17254 48								
1803			8030 20										17272 52							
1804				8646 74										17293 48						
1805					8657 4										17314 8					
1806						8867 74										17735 48				
1807							8678 24										17356 46			
1808								8688 78										17377 56		
1809									8696 24										17398 48	
1810										8709 74										17419 48
1811	4349 89										8799 78									
1812		5050 58										10101 16								
1813			5715 57										11431 14							
1814				5723 18										11446 32						
1815					5730 55										11461 10					
1816						5739 24										11478 48				
1817							5745 83										14491 66			
1818								5759 42										11518 84		
1819									5761 1										11522 2	
1820										7014 50										14029 —
1821											7345 13									
1822												7345 85								
1823													7386 52							
1824														7367 22						
1825															9664 57					
1826																9686 94				
1827																	70217 33			
1828																		8086 2		
1829																			7819 94	
1830																				9023 79

По которому году отъ нижеонаименованнаго	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.	р. к.
1791 г. по	78868 —										15736 —									
1792		43560 80										87121 60								
1793			43613 60										87227 20							
1794				43666 40										87333 80						
1795					43773 60										87544 20					
1796						43773 60										87544 20				
1797							51903 20										103806 60			
1798								59832 80										119685 60		
1799									59693 60										119387 20	
1800										89583 20										179166 40
1801	34461 4										69922 8									
1802		34502 96										69005 92								
1803			34545 4										69000 8							
1804				34586 96										69173 92						
1805					34628 16										69256 22					
1806						35470 96										70941 02				
1807							34712 92										69125 24			
1808								34755 12										69510 24		
1809									34786 96										69593 92	
1810										34838 96										69677 92
1811	17397 40										34794 80									
1812		20202 32										40404 64								
1813			28862 28										44721 56							
1814				22892 64										45785 28						
1815					22922 20										45814 10					
1816						22956 96										15913 92				
1817							22983 32										45963 36			
1818								23037 68										46005 30		
1819									23044 4										46088 8	
1820										28058 —										56110 —
1821	14690 28										28380 52									
1822		14691 70										383 40								
1823			14733 4										29166 8							
1824				14734 44										29463 88						
1825					19329 14										38653 28					
1826						10373 28										38746 56				
1827							14054 66										28109 8			
1828								16179 4										32279 8		
1829									15039 92										31279 63	
1830										18047 57										36095 18
1831	9324 30										18018 66									
1832		9328 84										18077 68								
1833			9355 38										18716 72							
1834				10021 88										20018 76						
1835					9382 40										18766 80					
1836						10704 94										21409 88				
1837							9411 44										18822 02			
1838								9425 96										18551 62		
1839									9692 88										10385 78	
1840										10340 38										20680 76
1841											10894 —									
1842												10922 —								
1843													11120 50							
1844														16954 50						
1845															13105 50					
1846																10094 —				
1847																	10014 50			
1848																		11044 50		
1849																			11043 —	
1850																				12038 —

По которому году отъ нижеонаименованнаго	Къ 1861 году рубли	к.
1791 г. по	315472	44
1792	165571	44
1793	157008	96
1794	148466	96
1795	140072	22
1796	131317	80
1797	145328	96
1798	155565	28
1799	143264	64
1800	197083	4
1801	137844	16
1802	131100	25
1803	124362	12
1804	117595	60
1805	112500	—
1806	106412	88
1807	101196	16
1808	90363	30
1809	87512	70
1810	76645	71
1811	69673	60
1812	76768	82
1813	80564	20
1814	77834	97
1815	77351	4
1816	68870	88
1817	64319	40
1818	59884	97
1819	55305	69
1820	61727	60
1821	58761	4
1822	62123	11
1823	57458	85
1824	53043	98
1825	63785	16
1826	56119	84
1827	39352	64
1828	42048	80
1829	37535	91
1830	39703	67
1831	37297	20
1832	39223	14
1833	36485	96
1834	36078	77
1835	30304	92
1836	32114	82
1837	26352	3
1838	24507	30
1839	23252	91
1840	22748	84
1841	21788	—
1842	20751	80
1843	20027	70
1844	19622	55
1845	20388	80
1846	16491	—
1847	14019	80
1848	16136	50
1849	13242	80
1850	13241	80
1851	16322	15
1852	13067	64
1853	10926	44
1854	9644	95
1855	9736	17
1856	6829	20
1857	5467	14
1858	7121	44
1859	3993	51
1860	1906	65
Итого процентовъ за семьдесятъ лѣтъ . . .	4554516	47

Процентовъ на проценты, незачисленные въ таблицѣ сей во избѣжаніе утомительнаго труда при ихъ исчисленіяхъ, будетъ около половины противъ процентовъ на израсходованную сумму, мы опредѣлимъ ихъ круглымъ числомъ въ . . . . Р. 2.250.000

Итого Р. 6.650,000

Но такъ какъ эта статья писана еще въ 1861, а нынѣ уже 1875 годъ, то процентовъ и процентовъ на проценты въ 1876 году будетъ всего болѣе . . . . Р. 2,025,0000

Разлагая этотъ процентный убытокъ на 21.259 ревизскихъ крестьянскихъ мужескихъ душъ Туринскаго округа, гдѣ понесенъ этотъ убытокъ, придется на душу этого убытка по 948 р. 33 к.

Опредѣляя же всѣхъ крестьянъ мужескаго пола въ Имперіи въ 30,000.000 и полагая на каждаго процентнаго убытка на расходы хлѣбо-магазинные по 948 р. 33 к. составится весь процентный убытокъ магазинный съ 1791 по 1876 г. . . . . Р. 28,449,900,000

Примѣчаніе. при исчисленіи процентовъ принятъ въ основаніе не государственный, а частный употребляемый въ Тур. округѣ. Хотя въ употребленіи 12% а не 10% на 100 но за исключеніемъ убытковъ и хлопотъ, при полученіи съ неисправныхъ и несостоятельныхъ должниковъ дѣйствительнымъ частнымъ процентамъ можно считать только на 10% 100.

б. можетъ быть въ исчисленіи % есть неточности, такъ какъ безруководительной таблицы исчислялись проценты, но это неважно, проценты исчислялись не для полученія процентовъ, ихъ и, съ кого получать а только для наглядности и убѣжденія читающей публики насколько убыточны хлѣбные магазины съ общественными формальностями или злоупотребленія и должностныхъ лицъ.

ТАБЛИЦА.

РАСХОДОВЪ НА ХЛѢБНЫЕ МАГАЗИНЫ ТУРИНСКАГО ОКРУГА ЗА 70 ЛѢТЪ.

№	Годъ	Всего расходъ въ годъ р. к.
1	1791	1020 25
2	1792	2722 55
3	1793	2725 85
4	1794	2720 15
5	1795	2732 [illegible]
6	1796	[illegible]
7	1797	[illegible]
8	1798	3730 [illegible]
9	1799	3730 [illegible]
10	1800	5508 [illegible]
11	1801	4507 [illegible]
12	1802	4312 27
13	1803	4318 12
14	1804	4323 37
15	1805	4328 [illegible]
16	1806	4333 81
17	1807	4339 12
18	1808	[illegible]
19	1809	[illegible]
20	1810	[illegible]
21	1811	[illegible]
22	1812	[illegible]
23	1813	[illegible]
24	1814	5723 10
25	1815	5730 [illegible]
26	1816	5738 21
27	1817	[illegible]
28	1818	[illegible]
29	1819	[illegible]
30	1820	[illegible]
31	1821	[illegible]
32	1822	[illegible]
33	1823	[illegible]
34	1824	7367 22
35	1825	[illegible]
36	1826	[illegible]
37	1827	7027 33
38	1828	8080 [illegible]
39	1829	7810 [illegible]
40	1830	10023 70
41	1831	[illegible]
42	1832	[illegible]
43	1833	[illegible]
44	1834	[illegible]
45	1835	[illegible]
46	1836	[illegible]
47	1837	[illegible]
48	1838	[illegible]
49	1839	[illegible]
50	1840	[illegible]
51	1841	[illegible]
52	1842	[illegible]
53	1843	[illegible]
54	1844	[illegible]
55	1845	[illegible]
56	1846	[illegible]
57	1847	[illegible]
58	1848	[illegible]
59	1849	[illegible]
60	1850	[illegible]
61	1851	[illegible]
62	1852	[illegible]
63	1853	[illegible]
64	1854	[illegible]
65	1855	[illegible]
66	1856	[illegible]
67	1857	[illegible]
68	1858	24738 [illegible]
69	1859	10087 50
70	1860	10088 50
		502111 [illegible]

Примѣчанія къ таблицѣ расходовъ.

3) [illegible] Вахтеровъ и караульныхъ [illegible] шесть дней въ общественныхъ [illegible] 3 къ, чтобъ [illegible] со службы [illegible] службу [illegible] долженъ служить [illegible] или 3 и 5 [illegible] 1820 [illegible] хлѣба [illegible] и въ 1820 служба [illegible] въ [illegible] дорого.

4) [illegible] отъ 1 до 6 [illegible] смотря по размѣру [illegible] 10 р. до 50 р. [illegible]

5) [illegible] при 2 къ магазинамъ [illegible] караульныхъ 50, и Вахтеровъ 58.

6) [illegible] 10 к., за 2 и 21 и 11 к., за 3 и 22 и 12 к., 4 и 23 и 13 к. за 5 и 24 и 14 к. за 6 и 25 и 15 к., за 7 и 30 и 20 к.

Для [illegible] по Тур. Округу [illegible] за 70 лѣтъ [illegible] 505,111 р. 14 к.

Собрано въ томъ [illegible] 40,487% [illegible] 12,003% [illegible] 130,010 р. 50 к.

Эту сумму [illegible] 155,091 р. 91 к.

Приходится [illegible] Округа, изъ 21250 [illegible], убытку по . . . . 24 р. 53 к.

[illegible] въ Имперіи до 30,000,000 душъ [illegible] 645,000,000 р. [illegible] по 24 р. 53 к. на душу, въ Имперіи.

ѣчанія къ таблицѣ расходовъ.

а таблица расходовъ на продовольственные магазины съ форменныхъ отчетовъ и дѣлъ Волостныхъ Правленій голько графѣ цыфры расхода выставлены приблизительно.

расходныя статьи только самыя обыкновенныя и неизной магазинной операціи при общественныхъ магазинахъ е статьи расхода, какъ незначащіяся въ отчетахъ, дѣвычайно трудно перечислить и опредѣлить, пропущены. остройки одного и тогоже магазина даже караулки собиъ таблицѣ же только по одной сходкѣ положено на это; 0 рукъ для постройки караулки, но въ Кулишовской Вовѣка, какъ видно изъ доставленнаго мнѣ свѣденія. Еще: зиновъ съ караулками при нихъ ставшихъ со всѣми формальравленія 1500 р., черезъ 40 лѣтъ по устройствѣ ихъ прообщественные пропиты!! хотя судьба устарѣвшихъ общездѣ если не одинакова, то подобна, но въ статьи расхода гь преувеличивающимъ.

ходами при избраніи Вахтеровъ и караульныхъ разумѣется ѣхъ должностныхъ лицъ въ обществахъ непремѣнное прадолжность 3-хъ, чтобъ одинъ подарилъ начальниковъ воъ службы, другой поставилъ бы обществу водки и откупилій который поскупится откупаться, долженъ служить, если 4-й или 5-й поступаетъ на должность. Нужно также замѣ... расходу для избран-

сѣдатель смотритъ приговоръ, справляется о не доимкѣ хлѣба въ волостномъ правленіи, которая всегда въ большемъ, или меньшемъ количествѣ бываетъ и объявляетъ, въ особенности если не ударенъ отъ общества, что приговоръ не можетъ быть пущенъ въ ходъ до губернскаго (правленія) начальства, за вами еще недоимка, да и отъ высшаго начальства распоряженіе есть уже (хотя уже и не бываетъ распоряженія) чтобы недоимку выправить съ васъ, писарю же, или головѣ присовокупляетъ по секрету— столько дадутъ мнѣ и столько то исправнику, такъ и обладимъ дѣло по желанію вашему отнесемся въ губернію, это все передается міроѣдамъ, или коноводамъ общества, кои еще чаще волостныхъ начальниковъ присутствуютъ въ правленіи, эти просятъ созвать вторичную сходку, опять разсыльные и уличные десятники въ ходъ, собирается сходка, теперь уже разсуждаютъ много ли дать засѣдателю, много-ли исправнику. (Иногда впрочемъ засѣдатель самъ скажетъ сколько ему и сколько исправнику и тогда приводится крестьянамъ только разложить по душамп эту сумму). Потомъ разлагаютъ назначенную сходомъ сумму, во всемъ этомъ составляется секретный приговоръ и вручается одному изъ выборныхъ, безъ этого приговора выборные и десятники не станутъ собирать сумму, чтобы послѣ не подозрѣвали ихъ въ не законномъ зборѣ и проч. выбираютъ двухъ добросовѣстныхъ и ловкихъ говоруновъ, эти отправляются въ городъ къ исправнику и засѣдателю съ подаркомъ денежнымъ обыкновенно отъ 50 до 100 руб. сер. и приговоромъ о выдачѣ изъ магазина въ ссуду имъ хлѣба, если засѣдателемъ назначена сумма та, то дѣло будетъ, исправникъ и засѣдатель пріобщатъ къ приговору нужныя со своей стороны отзывы и отправляютъ то и другое въ губернію; если же засѣдатель не скажетъ прямо сколько нужно и крестьянѣ не угадаютъ о

количествѣ потребномъ исправнику и засѣдателю, что очень часто бываетъ, на примѣръ крестьянѣ собираютъ столько сколько прежде собирали на этотъ предмѣтъ денегъ: но или за ними магазинные недоимки больше, или просятъ не по $^1/_4$ а по $^1/_2$ четверти на душу, лубо хлѣбъ дороже сталъ, либо исправникъ новый; то бѣда этимъ командированнымъ крестьянамъ, ихъ вытурятъ по шеямъ, дѣла не сдѣлаютъ и деньги не отдадутъ, это вотъ какъ: командированныя кладутъ на столъ, а не въ руки,—такой ужъ обычай у чиновниковъ,—деньги говоря: этимъ кланяемся вашему благородію или высокоблагодію, исправникъ или засѣдатель возметъ приговоръ смотритъ его и количество денегъ, и если вмѣсто 50, какихъ онъ ожидалъ, ему дадутъ только 25 руб: бросаетъ приговоръ, или рветъ его, топаетъ ногами и козаку велитъ гнать ихъ нагайками содвора, деньги же, помнитѣ, останутся у него на столѣ ихъ онъ не бросаетъ какъ приговоръ на полъ. Это все служитъ знакомъ, что мало дано, нужно прибавить: мужики только съ тѣми деньгами и посланы, какіе отдали, возвращаются посланные къ обществу и пересказываютъ ему все въ подробности, и вотъ опять сходка со всѣми прежними подробностями, но. наконецъ исправникъ и засѣдатель удовлетворены и крестьяне получаютъ уже свой хлѣбъ изъ магазина въ ссуду; но случается что и не получаютъ вовсе ничего, завсѣми прописанными хлопотами и убытками, укажу на фактъ совершившійся въ моихъ глазахъ въ 1860 году.

Это было въ Тюменскомъ округѣ Устьницынскомъ приходѣ и волости, послѣ неурожайнаго 1859 года, каковыхъ годовъ 40 не было, крестьяне собрались, составили приговоръ на выдачу изъ магазина хлѣба для посѣву, впрочемъ и ѣсть то очень многимъ было нѣчего, многіе овесъ мололи и ѣли, другіе дня по

три голодомъ сидѣли: одна многодѣтная мать, нѣсколько времени кормивши дѣтей одной рѣпой и той не досыта, наконецъ дошла до такой крайности, что, одну 12 лѣтнюю дочь привезши къ роднымъ состоятельнымъ въ деревню Тимоѳееву сказала: возмитѣ къ себѣ въ дочери, мнѣ нечѣмъ кормить и сама зарыдала; сказывали мнѣ, что эта дѣвица въ продолженіи 10 дней отъ изнуренія въ домѣ родныхъ шаталась и страшно была блѣдна, такъ что ее боялись сперва до сыта кормить, чтобы необъѣлась: въ самомъ селѣ устьницѣ одна женщина послѣ родовъ трое сутокъ жила голодомъ и когда я, услышавши это, послалъ ей булку ее не застали дома и нашли у зажиточнаго сосѣда, она пришедши къ нему, сказала давайте мнѣ хлѣба иначе я умру у васъ.

Вотъ каковъ былъ голодъ для ея и очень многихъ!

Такъ въ это-то время засѣдатель Серковъ, посмотревши приговоръ на выдачу изъ магазина хлѣба на посѣвъ и справившись по вѣдомостямъ въ волостномъ правленіи, что за ними состоитъ еще недоимка, объяснилъ общественникамъ нѣкоторымъ, не видя отъ нихъ под рка, что имъ нельзя выдать хлѣба магазиннаго,—незабудьтѣ,—ихъ же общественнаго! головѣ же передалъ пусть изготовятъ мнѣ 30 руб. да Исправнику до 50 руб., голова передалъ это крестьянамъ, рѣшили созвать сходъ и положили подарить одного только Исправника 43 р. сер. разложили по душамъ, избрали двухъ и послали за 70 верстъ въ Тюмень, исправникъ, получивши 43 руб., приказалъ выдать по $^1/_2$ четв. на душу на семена,—хорошо получили, опять потеряли 500 почти

домохозяевъ съ лошадьми день, это уже 3-й; но въ это время высшее начальство, министерство внутреннихъ дѣлъ, усмотревши изъ отчета, что много хлѣба магазиннаго въ недоимкѣ по Имперіи, но неузнавши должно быть что въ Тобольской губерніи страшный неурожай, стало настаивать чрезъ начальниковъ губерніи, чтобы хлѣбъ внести въ магазины, въ томъ числѣ и по Тобольской губерніи. Въ слѣдствіе этого и съ устьницьчискахъ прихожанъ поворотили, какъ съ мѣсяцъ тому выданный, такъ и всю старую недоимку, всего до 1000 четвертей. Что дѣлать опять сходъ, судили, рядили и порѣшили, такъ какъ урожай страшно былъ плохой, а изъ полученнаго на семена хлѣба почти весь съѣденъ, недоимку взыскиваемую за давніе года но-съ-кого взять; большая часть перемерли, и въ солдаты взято, многіе изъ оставшихся не имѣютъ хлѣба по крайнѣй бѣдности, почему общество проситъ кого слѣдуетъ отложить взыскъ съ него хлѣба до будущаго урожайнаго года, составило приговоръ въ этомъ, составило и другой секретный, чтобы дѣло пошло на ладъ, подарить исправнику 200 руб. ассиг. (57 руб. сер.) и засѣдателю 100 р. (28 р. сер.) разложили по душамъ, должнымъ магазину, которыхъ оказалось 1000 съ лишкомъ душъ, въ два, въ три дня собрали деньги почти 500 домохозяевъ и отослали съ приговоромъ и двумя выбранными съ Ульяномъ Журяковымъ, другаго позабылъ, людьми хотя и добросовѣстными, но въ этомъ дѣлѣ не опытными. Эти подаютъ исправнику пригоръ, кладутъ на столъ 57 руб. и кланяются ему при окружномъ кажется, или другомъ значительномъ чиновникѣ, который пригодился въ гостяхъ у исправника, зная что и окружный самъ беретъ взятки, такъ думали неосудятъ и исправника. Не знаемъ осудилъ или нѣтъ окружный, или бывшій тутъ чиновникъ, исправника, только знаемъ, что исправникъ зато-

палъ, закричалъ, казаки въ нагайки ихъ, вотъ ихъ и принялись жарить почему по пало въ ногайки, прогнали со двора и даже, къ удивленію ихъ, деньги бросили имъ отъ исправника, это исключеніе въ подобныхъ случаяхъ. впрочемъ на завтра все это устроилось: исправникъ взялъ деньги изъ уваженія будъто бы смиренной мольбѣ и глубокому раскаянію въ ихъ оплошности,—давать деньги при стороннихъ. и при такомъ чиновникѣ, только объявилъ, что хлѣбъ выданный имъ собственною властію, выданъ т. е. безъ спроса у губернскаго начальства, губернское же начальство требуетъ, по распоряженію отъ министра внутреннихъ дѣлъ, чтобы магазинный хлѣбъ, состоящій за крестьянами взыскать. впрочемъ утѣшилъ тѣмъ, что онъ въ тоже время отпишется губернскому начальству, что имъ непременно выдадутъ озимоваго по $^1/_2$ четверти и яроваго по $^1/_4$ четверти на душу, и дѣйствительно отписался. крестьяне же собрали сходъ разложили по душамъ недоимку, состоящую за умершими, отданными въ солдаты и крайне бѣдными, потеряли еще 5-й день 500 домохозяевъ, въ магазинъ и въ продолженіи мѣсяца внесли весь хлѣбъ. въ скоромъ времени сообщено словесно крестьянамъ, что губернскимъ начальствомъ разрѣшено выдать изъ магазина хлѣба, только исправника перевели въ Туринскъ, наконецъ черезъ голову сказано, чтобы новому исправнику привезли 50 руб. такъ и указъ пришлютъ изъ земскаго суда на выдачу хлѣба, голова передалъ коноводамъ общественнымъ, собирается сходка, судятъ рядятъ рѣшаются отдать 50 руб. и новому исправнику чтобы прислалъ указъ на выдачу магазиннаго хлѣба, разложили по душамъ, составили секретный приговоръ, прошелъ 6-й день для всѣхъ 500 домохозяевъ съ 250 лошадьми; собрали деньги и отправили къ исправнику, который тѣмъ же довѣреннымъ вручилъ и указъ, на выдачу хлѣба по $^1/_2$ четверти ози-

моваго и по 2 пуд. яроваго на душу. Такимъ образомъ однихъ денегъ сошло съ каждой души по $17\frac{1}{2}$ к. за то, чтобы получить своего хлѣба въ магазинѣ лежащаго въ займы по 4 пуда озимоваго и по 2 пуд. яроваго. Сверхъ того 500 человѣкъ потерею каждый по цѣлому дню на каждомъ сходкѣ, всего во всѣ 6-ть сходовъ, потеряно 3000 дней, положимъ каждому хотя по 30 коп. сер. тѣмъ болѣе, что три схода были въ страднее время, будетъ 900 рублей.

Да половиная часть противъ людей лошадей, на коихъ пріѣзжали къ сходкѣ 1500 по 20 к на каждую будетъ 300 р., два разсыльные десятника, оповещавшіе по 11 деревнямъ десятниковъ потеряли по дню съ лошадью и ямщикомъ каждый въ 6-ть разъ, будетъ 24 дня людскихъ по 30 к. каждому 7 руб. 20 к. и 12 конскихъ по 20 коп. каждой 2 р. 40 копѣекъ.

Въ каждой изъ 6 сходовъ десятники потеряли по полудня каждый изъ 11 деревень на повѣстку къ къ сходу въ волость 53 дня въ 6-ть разъ по 30 к. — 15 руб.

На троекратный сборъ съ душъ раскладныхъ денегъ на подарки десятники потеряли въ каждой деревнѣ 66 дней по 2 дня въ каждой деревнѣ по 30 к. каждому въ день 19 р. 80 к. *а)*.

А) Примѣчаніе На сходъ для выдачи хлѣба необходимо быть всякому домохозяину, ибо тому кто не бываетъ на сходѣ, или не пишется въ приговоръ, не выдаютъ хлѣба, какъ не записав-

Пріѣзжали 500 человѣкъ на 500 лошадяхъ за полученіемъ хлѣба изъ магазина потеряли по 1 дню каждый съ лошадью 500 дней людскихъ по 30 копѣекъ.

— — — — 150 руб.
500 дней конскихъ по 20 к. — 100 руб.

Два разсыльные десятника чрезъ двѣ, или три недѣли послѣ выдачи потеряли сами и съ ними по ямщику и полошади на повѣстку по деревнямъ, чтобы везли въ магазинъ хлѣбъ, недавно взятый и старую недоимку=4 людскихъ по 30 к. 1 р. 20 к.
2 конскихъ по 20 — 40 к.

Деревенскіе десятники потеряли по 5 дней въ каждой изъ 11 деревень 55 дней людскихъ 16 р. 50 к.

500 Домохозяевъ на 500 лошадяхъ потеряли день на отвозку хлѣба въ магазинъ.

500 дней людскихъ по 30 к. — 150 руб.
500 — конскихъ по 20 к. — 100 руб.

Брали изъ магазина подъ гребло по ½ четверти на душу, а отдавали въ магазины съ верхомъ, такъ бываетъ всегда въ этихъ случаяхъ, на случай усышки и утечьки и проч., слѣдовательно заплатили процентовъ по 10 на 100 или понесли убытку въ двѣ, или три недѣли; Получено 500 четвертей подъ гребло а сдано 500 четвертей съ верхомъ и такимъ образомъ въ одинъ мѣсяцъ внесли лишняго хлѣба,

---

шемуся къ приговору, принимая за нежелающаго получить въ ссуду хлѣба магазиннаго—такой порядокъ.

считая по 10 на 100. 50 четвертей, убытку по 8 р. четверть 400 рублей *б)*.

Потомъ мѣсяца черезъ полтора опять пріѣзжали за полученіемъ:

а) Около 500 же четвертей озимоваго: потеряли еще 500 человѣкъ по 30 к — — 150 рублей.
500 лошадей по 20 к. — — — 100 рублей.

б) около 250 четвертей яроваго; потереяли еще
день 500 ч. — — — 150 рублей.
на 500 лошадяхъ — — 100 рублей.

Волостными начальниками, вахтеромъ и другими наприм. исправникомъ, засѣдателемъ, ихъ писцами потеряно времени по этому предмету покрайнѣй мѣрѣ 30 дней людскихъ по 1 руб. сер. 30 рублей.

Итого 5732 всѣхъ люд. дней на сумму 1740 р. 60 к.
3514 конскихъ — на сумму 702 р. 80 к

Еще сдано лишняго хлѣба противъ полученнаго изъ магазина 50 четвертей на сумму 400 рублей.
да личьными деньгами 189 р. 50 к.

Всего расходу на — — 3022 руб. 90 к

Б) Примѣчаніе Когда выдавали изъ магазина хлѣбъ, тогда цѣна была четверть озимоваго по 6 руб., когда же состоялось распоряженіе, чтобы внесли въ магазины, какъ старую недоимку, такъ и недавно взятую, то цѣна поднялась по всѣмъ селеніемъ Тюменскаго округа въ 8 руб. четверть.

Хлѣба озимоваго получено 500 четвертей
по 6 руб. на 3000 р. } 3400
Яроваго 250 — по 1 р. 60 к. на 400 р }

Итакъ крестьяне заплатили процентовъ въ два съ половиной мѣсяца безъ малаго ту же сумму, каковой стоилъ самый хлѣбъ, незабудьтѣ за свой же хлѣбъ, за то только, чтобы изъ магазина взять въ займы и то не на долго на мѣсяцъ; но проценты, или расходы не кончились: хлѣбъ остался за ними.

Изъ 500 домохозяевъ бравшихъ хлѣбъ каждый, когда пришла очередь мѣсяца черезъ два, кажется, то-есть пообмолотѣ хлѣба, для отвоза состоящаго за нимъ хлѣба опять потерялъ день на отвозку хлѣба:
а) озимоваго 500 людскихъ дней по 30 к. 150 руб.
500 конскихъ по 20 к. 100 руб.

б) Яроваго на половину домохозяевъ, другіе же около половины т. е.

250 привозятъ и сдаютъ яровый вмѣстѣ съ озимовымъ.
250 людскихъ дней по 30 к. — — 75 руб
250 конскихъ дней по 20 к — — 50 руб.

Верховъ при сдачѣ озимоваго 10% на 100, съ 500
будетъ 50 четвертей на 300 рублей.
яроваго съ 250 — 25 чет. по 1 р. 60 к. —40 рублей.

Еще два разсыльные десятника покрайнѣй мѣрѣ три раза повѣщали деревенскихъ, или уличьныхъ

десятниковъ, чтобы везли хлѣбъ въ магазины, потеряли съ ямщиками и лошадьми по три дня
12 людскихъ 3 р. 60 к.
6 конскихъ 1 р. 20 к.

Деревенскіе или уличьные десятники потеряли никакъ не менѣе 5 дней въ каждой изъ 11 деревень, выгоняя къ магазину съ хлѣбомъ, итого 55 дней
людскихъ — — 16 рублей 50 к

Три раза по два человѣка командированные въ городъ за 73 версты съ подарками къ исправнику и засѣдателю съ проѣздомъ и проживой тамъ на 2-хъ лошадяхъ по 3 дня на каждый разъ
18 людскихъ дней 5 р. 40 к.
18 конскихъ — 3 р. 60 к.

Волостные и прочіе служащіе потеряли времени поэтому обстоятельству 30 дней людскихъ — 9 р.
15 дней конскихъ — 3 р.

Среднимъ числомъ по четушкѣ водки съ каждаго домозяина за то, чтобы вахтеръ не безпокоилъ слишкомъ черезъ волострыхъ везти хлѣбъ въ магазинъ съ 500 домохозяевъ сойдетъ на 70 руб.

Примѣчаніе при этомъ впрочемъ онъ для общей формы посылаетъ таки десятника за каждымъ, только уже въ случаяхъ мѣдленности не садитъ за чижовку, или решетку; если вахтеръ неудобренъ, то за мѣдленный привозъ хлѣба въ магазинъ должникъ насидится въ чужовкѣ, въ арестѣ при волостп.

Итого людскихъ дней 865 на 159 р. 50) 417 р. 30 к.
конскихъ — 779 — 157 р. 80)
верховъ)озимоваго 50 чет. 340
)яроваго 25 чет.
водки на 70 рублей.

827 р. 30 к.

Всего же людскихъ 6693 на 2000 р. 10 к.) 2860 р. 70 к.
конскихъ 4303 на 860 р. 60 к.)
Верховъ озимоваго 100 чет. — 700 р.) 740
яроваго 25 чет. — 40 р.)
Личьными деньгами — — 179 р. 50 к. и водки 70 р.=249 р. 50 к.

Всѣхъ же расходовъ или процентовъ 3850 р. 20 к.
На занимаемую сумму въ въ хлѣбѣ 3400 р.!!!

Вотъ вамъ и благодѣяніе отъ общественныхъ магазиновъ и магазиннаго хлѣба для края, на случай неурожая.

А сколько зла нравственнаго при этихъ общественныхъ магазинахъ! Строить ли, поправлять, принимать ли, по выстройкѣ и поправкѣ магазинъ вездѣ обществу случай къ пьянству, брани и проч. порокамъ, волостнымъ и земскимъ случай черезъ придирку и проч. брать взятки съ подрядчиковъ, лихоимствовать, дойдетъ ли дѣло до полученія ссуды изъ магазиновъ хлѣбомъ, земскіе исправникъ и засѣдатель безъ совѣстно пользуются случаемъ набивать сначала свои карманы и мучить народъ на сходкахъ, необращая вниманія и на страднее время, а занимая ихъ раскидкой подушамъ суммы, причитающейся въ ихъ безъ гранично взяточный карманъ, — за то имъ и достается заочно на этихъ сходкахъ отъ крестьянъ столько грѣховной брани и остротъ за взятки, сколько несоидется со всякой души четей копѣекъ, а потомъ уже принимать зависящія мѣры къ выдачѣ голоднымъ магазиннаго хлѣба. Вахтера нестолько заняты должностію своей, сколько мошенничествомъ и пьянствомъ, имен-

но: пьютъ съ тѣхъ и за то, чтобы повременить выправлять въ магазинъ хлѣбъ занятый, не напой виномъ его, такъ онъ такому и знику недастъ, за таскаетъ въ волостное правленіе и въ самое дорогое и не досужное время, для должнаго истребованія въ магазины хлѣба, еще: хлѣбъ безъ доимочно выправляютъ, но посмотритѣ любую вѣдомость годовую и вы увидитѣ, что по всей волости, столько то сотъ четвертей состоитъ по волости недоимки по магазинамъ, но эту недоимку собираютъ уже тогда, когда поступитъ новый вахтеръ, то есть сбираютъ собранный уже хлѣбъ, но умышленно пропущенный, или не записанный въ полученіи писаремъ и бывшимъ вахтеромъ, и это случается обыкновенно надъ тѣми кои скупились поить вахтера и волостныхъ и нестыдятся говорить правду; вотъ одинъ изъ таковыхъ примѣровъ: въ 1858 и 1859 году у меня жилъ работникъ Иванъ — смотрю приходятъ два, или три раза десятники за моимъ работникомъ, наконецъ уводятъ въ волость, гдѣ ему и объявляютъ, что за нимъ состоитъ въ недоимкѣ магазиннаго хлѣба 2 четверти. Работникъ былъ человѣкъ прямой и горячій по сему пошелъ было на отрѣзъ: какая, говоритъ, недоимка опять за мной, я ужъ болѣе 20 лѣтъ не беру и не даютъ мнѣ изъ магазина хлѣба, всѣ это знаютъ: этимъ онъ было поставилъ въ тупикъ вахтера и волостныхъ, но къ несчастію у него сорвалося съ языка ишъ (вмѣсто видишъ) не выставилъ тебѣ т. е. вахтеру полуштофа, такъ и недоимка за мной оказалась, а такой то и такой то употчивалъ тебя, такъ за нимъ и недоимки не считаешъ и проч. нука говоритъ, скажи когда бралъ изъ магазина хлѣбъ. Писарь закричалъ на него, да что собираешъ, вѣдь ты въ 1820 году бралъ хлѣбъ; работникъ говоритъ не я, а отецъ мой бралъ, такъ отецъ то твой видно и неотдалъ хлѣбъ, работникъ отвѣчаетъ отецъ мой отдалъ, да я еще чрезъ три

года отдалъ эти же 2 четверти хлѣба, получили да незаписалъ въ книгу, такъ за мной опять и оказалась отцовская недоимка, а я съ дуру то и отдалъ молодой былъ, а теперь что хотитѣ дѣлайте, не отдамъ. Но его не стали болѣе слушать и посадили въ чижовку, просидѣвши полдня онъ сталъ проситься, чтобы его пустили ко мнѣ за деньгами, чтобы занести за 2 четверти эти, въ самомъ же дѣлѣ просился для того, чтобы все пересказать мнѣ и защититься черезъ меня, его присылаютъ съ десятникомъ ко мнѣ, онъ все и расказалъ какъ было дѣло; расказалъ также, что всѣ сосѣди знаютъ, что онъ корову продалъ за 25 руб. ассиг. и отдалъ недоимку эту, и что живъ тотъ у кого онъ взялъ хлѣбъ за корову и при комъ отдавалъ хлѣбъ. Я ему и говорю: ты поди и скажи это имъ; онъ отвѣчаетъ, да я ужъ и говорилъ въ чижовкѣ да не слушаютъ, поди же говорю и скажи, что если они послѣ этого будутъ требовать съ тебя эту недоимку и держать тебя въ чиужовкѣ, то я напишу Исправнику и взыщу поденьщин съ нихъ за дни, кои продержатъ въ чижовкѣ, а все же велѣлъ взять съ собой свидѣтелей. Онъ исполнилъ все, что я велѣлъ ему и его, какъ быть опустили; но если бы онъ въ то время не жилъ у меня, будьте увѣрены съ него взыскали бы въ 3-й разъ 2 четверти хлѣба. Да эти ли штуки творятъ вахтера съ писарями при сборѣ недоимокъ магазиннаго хлѣба?!!

Не подумайтѣ, что такіе громадно жидовскіе проценты и пошлыя низости мѣстныхъ Начальствующихъ для общества неизбѣжны только при выдачѣ магазиннаго хлѣба по какому нибудь одному Тюменскому, или Туринскому округу. Нѣтъ несомнѣнно, что все это не избѣжно при выдачѣ магазиннаго хлѣба повсюду, только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ въ высшей степени, а въ другихъ нѣсколько нисшей.

Тюменскій исправникъ расказалъ мнѣ въ Январѣ

1861 года про Ялуторовскаго Исправника, слѣдующее, по магазинной части: являются къ нему изъ одной волости Ялуторовскаго округа и кладутъ ему около 50 р. сер, за то, чтобы онъ отмѣнилъ распоряженіе требовать, состоящіе за ними 3000 четвертей хлѣба, онъ, знаетѣ ли какую отмочилъ штуку?! Слушайте говоритъ, старики: за Ваши 3000 четвертей, по нынѣшней цѣнѣ по 5 руб. сер. за четверть на 15,000 руб. Если съ васъ стребую хлѣбъ въ магазинъ теперь, то вы внесете хлѣба въ магазинъ на 15,000 руб., знаю что трудно будетъ для васъ, но если 3,000 четвяртей повременить взыскивать съ васъ, а можетъ быть къ тому времени сдѣлается цѣна на четверть хлѣба стараго около $1^{1}/_{2}$ р сер тогда вамъ приведется хлѣба внести на 4,500 р. Такъ мы вотъ что сдѣлаемъ: отдайте мнѣ 700 р. сер. (съ начала больше запросилъ, потомъ сдѣлалъ уступочьку, уваженіе мужичькамъ) такъ мнѣ и вамъ будетъ хорошо Нѣчего дѣлать собрали сходку судили, рядили, наконецъ рѣшили отдать эти 700 р Исправнику, разложили по душамъ, собрали и отвезли по принадлежности Исправнику—и такимъ образомъ Исправнику сдѣлалось прибыльно, хорошо, но было ли хорошо обществу отъ этого? Къ сожалѣнію не оправдалось предказаніе Исправника, онъ предсказывалъ въ 1859 году, а въ 1860 году съ крестьянъ означенные 3,000 четвертей хлѣба стребованны, цѣна же тамъ была на четверть хлѣба, не $1^{1}/_{2}$ сер., какъ утѣшая предсказывалъ Исправникъ, а по 5 руб. сер. и такимъ образомъ крестьяне отдавши исправнику 700 р. внесли и хлѣба на 15,000 р. со всѣми формальностями, подробностями и расходами, какіе уже описаны выше при выдачѣ хлѣба изъ магазина въ устьницынской волости, Тюменскаго округа, только въ тройномъ размѣрѣ, противъ устьницыскаго, тамъ было домохозяевъ бравшихъ хлѣбъ 500, а сдѣсь больше 15,000, такимъ обвазомъ и здѣсь обходится за-

ёмъ хлѣба изъ магазина въ 11,000 р. сер. какъ бы процентовъ на 15,000 руб. не въ годъ, а около полугода.

Нужно замѣтить, что за такіе страшные проценты и хлопоты для обществъ изъ за своего же хлѣба, выдача въ ссуду хлѣба производится ни каждогодно, а не въ урожайные годы, т. е. гдѣ въ 10, а гдѣ въ 20 лѣтъ одинъ разъ, въ урожайные годы не производится вообще выдача хлѣба.

Еще: въ магазинъ годовую пропорцію 4 гарнца съ души озимоваго и по 2 яроваго собираютъ со всякой ревизской и податной души, не разбирая богатаго, или бѣднаго. Богатый же за себя вноситъ и за умершихъ и крайне бѣдныхъ. состоящихъ въ раскладѣ по болѣе состоятельнымъ; когда же дѣло дойдетъ до выдачи изъ магазина хлѣба, тогда Начальство требуетъ, чтвбы хлѣбъ выдавался дѣйствительно нуждающимся, т. е. кромѣ богатыхъ; когда же попортится отъ времени, или сырости хлѣбъ, начазьство требуетъ, чтобы богатые перемѣнили хлѣбъ т. е. изъ магазина взялибы попортившійся, почему менѣецѣнный хлѣбъ, а въ магазины ссыпали-бы хорошій свой, болѣе цѣнный хлѣбъ, это очевидная несправедливость въ отношеніи къ богатымъ.

Послѣ всего этаго нужно ли говорить, что общественные запасные магазины, хлѣбъ и караулки болѣе не должны существовать, а должны быть непремѣнно немѣдленно съ экономическою расчетливостію проданы съ публичныхъ торговъ, вырученные деньги не въ кредитныя установленія отбирать, какъ обыкновенно водится въ подобныхъ случаяхъ, а оставить при техъ же обществахъ и образовать *сельскіе банки*, на проценты коихъ и содержать училища, если брать только по 6% на 100.

Еслиже вырученные отъ продажи хлѣба и магазиновъ около 69,555,944 р. отдавать въ проценты съ торговъ, то получится не мѣнѣе 12% на 100 и тогда

будетъ каждогодно получаться % 8,667,673 р. 28 к., изъ коихъ одну половину мы уже назначили на училища, остальную же половину т. е. 4,334,336 р. 64 к. можно употребить бы на содержаніе въ каждой тысячи душъ отдѣльной лекарши. Говорю не лѣкаря, а лекарши потому, что въ слѣдствіе новой воинской повинности еще пребудетъ дѣвушекъ, которые лишатся возможности вступать въ бракъ за недостаткомъ жениховъ, такъ нужно ихъ выучить медицынѣ и дать мѣста.

Въ заключеніи повторю: капитальныхъ убытковъ отъ запасно-магазинной операціи имѣется уже на ревизскую крестьанскую душу М. П. по 21 р. 53 к. всего же по Тур. Округу 455,694 р. 94 к. а по Имперіи до 645,900,000 р. и это по самому скромному счету, а непосчету разгоряченной фантазіи. Процентныхъ же убытковъ къ 1876 г. приходится на душу по 948 р. 33 к. а всего по Тур. Округу 20,250,000 р., а повсей Имперіи 28,449,900,000 р. И этотъ процентный убытокъ невоброжаемый, а дѣйствительный убытокъ по 71, что если бы израсходованная деньгами, матеріалами и натурой сумма на хлѣбные запасы была отдана съ торговъ въ проценты въ тѣже года и эти прценты былибъ неприкосновенны, то къ 1876 году ихъ былобъ у крестьянъ всей Имперіи на лицѣ не менѣе 28,449,900,000 р.

Ужъ ли еще будемъ держать хлѣбные магазины и тѣмъ увеличивать убытки народа?!! Это будетъ совсѣмъ непростительно особенно нынѣ, при повсемѣстномъ устроаствѣ желѣзныхъ дорогъ, по коимъ и дешево и быстро можно доставать за тысячи верстъ и хлѣбъ и все были, бы только денежки.

III.

Объ увеличеніи Государственныхъ доходовъ безъ чрезвычайныхъ расходовъ и безъ прямыхъ и коственныхъ налоговъ на народъ, а) единовременно до 500,000,000 руб- и б) за тѣмъ каждогодно около — 50,000,000 руб.

а) Объ увеличеніи Государственныхъ доходовъ безъ чрезвычайныхъ расходовъ со стороны казны и безъ налоговъ на народъ до 500,000,000 р.

Это устроить можно такимъ бы образомъ: Правительство покупаетъ 8,000,000 пудовъ меди, которые перечеканитъ въ возможно мелкую монету, такую напримѣръ которой было бы въ золотникѣ 2 копѣйки, въ 1 фунтѣ 1 руб. 92 коп., а въ пудѣ 76 р. 80 коп. такой монеты изъ 8,000,000 пуд. выйдетъ на 614,400,000 р. Изъ нихъ выключить на покупку мѣди съ доставкой на монетные дворы рублей по 12 за пудъ, на расширеніе существующихъ монетныхъ дворовъ, на угаръ мѣди при перечиканкѣ монеты, на пріобретеніе нужныхъ для чеканки монеты препаратовъ, на жалованье служащимъ, на прочіе расходы рубля по 4 и 80 коп. всего на расходы по 16 р. 80 коп. съ пуда. Такихъ расходовъ при перачиканкѣ 8,000,000 пуд. мѣди должно быть приблизительно до 114,400,000 руб., вычтя ихъ изъ 614,400,000 руб. получается

чистой прибыли до 500,000,000 руб. само собой понятно, что мы положительно неможемъ завѣрить, что непремѣнно 500,000,000 рублей получится чистой прибыли изъ 8,000,000 пудовъ, ее можетъ быть и болѣе и менѣе, смотря по благопріятнымъ или неблагопріятнымъ обстоятельствамъ, только отчеты о приведенныхъ въ исполненье проэктовъ могутъ выражать математически-вѣрную сумму, предполагаемые же къ исполненію проекты, — таковъ нашъ проэктъ, — могутъ выражать только приблизительную сумму расхода и прихода.

Теперь попытаемся рѣшить удобоисполнима ли и какъ исполнить нашъ проэктъ, обѣщающій столь великолѣпную прибыль Государственнымъ доходамъ.

1) Понятно что изъ 8,000,000 пудовъ меди невозможно перечеканить въ монету на существующихъ монетныхъ дворахъ, кромѣ того если свозить за тысячи верстъ съ разныхъ пунктовъ Имперіи отъ медноплавильныхъ заводовъ къ нынѣшнимъ манетнымъ дворамъ, то буд. сопряжено съ большими неудобств. даже для казны, особенно же для заводчиковъ, много напрасно потратится отъ проволочки времяни и лишнихъ расходовъ. По нашему мнѣнію слѣдуетъ учредить монетные дворы при всѣхъ мѣдноплавильныхъ заводовъ, какъ казенныхъ такъ и частныхъ, учредить въ такомъ составѣ служащихъ и размѣрѣ помѣщенія для работъ, какіе окажутся необходимыли для перечеканки на каждомъ дворѣ того количества меди какое обяжется каждый заводчикъ каждосуточно сдавать на монѣтный дворъ, учрежденный при его заводѣ, квартира и вообще помѣщеніе примѣрнаго размѣра для монетнаго двора должна быть отъ того заводчика, на заводѣ котораго учреждается монетный дворъ, если сойдется казна съ заводчикомъ въ условіяхъ, потому что для подркдчика медноплавильщика ничего не будетъ стоить на время уступить для монетнаго двора изъ

имѣющихся у него помѣщеній и зданій, если же ему и приведется построить новое зданіе для помѣщенія монетнаго двора, то по прекращеніи чеканки монетъ и по закрытіи монетнаго двора онъ подрядчикъ безъ особенныхъ убытковъ можетъ приспособить освободившееся зданіе къ нуждамъ его завода. Отъ казны же строить новые монетные дворы не слѣдуетъ какъ потому, что потребуется много денегъ на предварительные расходы по чеканкѣ денегъ такъ и потому, что съ казны подрядчики всегда въ вдвое берутъ за постройку зданій, чемъ съ частныхъ лицъ, къ тому же по закрытіи монетныхъ дворовъ ихъ зданія пришлось бы, по обыкновенію, продать за безцѣнокъ, слѣдовательно съ большими убытками сравнительно съ продажею частныхъ зданій. При такомъ порядкѣ потребуется отъ казны незначительныя затраты на предварительные расходы, только на покупку нужныхъ для чеканки монеты препаратовъ на болѣе: 2,000,000 р. на 20 монетныхъ дворовъ и эти затраты не пропадутъ для казны, но останутся и по закрытіи монетныхъ дворовъ въ препоратахъ до другаго времени или съ небольшими расходами могутъ поступить въ передѣлку на другія казенныя же надобности.

2) Пока приготовляются нужныя принадлежности на монетномъ дворѣ для чеканки денегъ, пока идутъ съ медноплавильщиками заводчиками переговоуы, дѣлаются съ ними подряды и контракты касательно большей ежесуточьной пропорціи на данное время меди, при возможно выгодныхъ для казны условіяхъ: въ это время должна своимъ порядкомъ идти на монетныхъ дворахъ усильная чеканка медныхъ денегъ изъ меди, которую можно скупить у торговцевъ внутри Государства на кредитные билеты и наличные деньги новой чеканки: въ тоже время, по распоряженію Миникторства Финансовъ, Казначейства

высылаютъ свободныя отъ расходовъ суммы въ кредитныхъ билетахъ и крупныхъ мѣдныхъ деньгахъ,— послѣдніе должны поступить по перечеканкѣ въ ближайшія къ монетнымъ дворамъ Казначейства,— для первоначальныхъ и немѣдленныхъ уплатъ подрядчикамъ мѣдноплавильщиками за принимаемую отъ нихъ мѣдь. На монетные дворы каждодневно отсылаютъ выдѣлываемую суточную пропорцію въ мѣста назначаемыя отъ Министерства Финансовъ, оставляя изъ выдѣлываемыхъ денегъ только сумму, нужную для расчета съ подрядчикомъ за мѣдь и со служащими жалованьемъ; такимъ образомъ можно будетъ обойтись безъ чрезвычайныхъ даже ассигновокъ или кредитовъ на покрытіе 114,400,000 руб. предполагаемыхъ расходовъ для выдѣлки денегъ изъ 8,000,000 пуд. мѣди.

3) Допустивъ учрежденіе 20 монетныхъ дворовъ съ выдѣлкою денегъ среднимъ количествомъ до 50,000 пудовъ въ годъ, а въ сутки до 150 пудовъ на каждомъ, придется имъ работать 8 лѣтъ или по 1,000,000 пудовъ въ годъ на всѣхъ дворахъ, а если они будутъ переработывать до 100,000 пудовъ каждый, тогда должны будутъ работать 4 года, или по два милліона пудовъ въ годъ всѣ и за тѣмъ закрыться. Чемъ скорѣе переработается предполагаемое нами количество мѣди въ деньги, тѣмъ выгоднѣе для Государственныхъ доходовъ и тѣмъ лучше для народа, у котораго очень недостаточно денегъ въ обращеніи. А что народъ русскій очень нуждается въ деньгахъ для оборотовъ доказательствомъ тому можетъ служить то, что во всѣхъ открываемыхъ банкахъ на расхватъ разбираются деньги такъ, что всѣ банки получаютъ большіе выгоды, нѣкоторые, на примѣръ Скопинскій, получаетъ рубль на рубль въ годъ. Другое дѣло если бы капиталы въ банкахъ были безъ требованія народомъ при невысокихъ процентахъ за ссуду и нестѣснительныхъ условіяхъ, тогда

было бы несомнѣнно, что правительство выпустило въ обращеніе денегъ слишкомъ много; тогда бы самый проэктъ о выпускѣ 614,400,000 руб. мѣдныхъ денегъ былъ бы выгоденъ только для правительства, какъ увеличивающій въ громадномъ количествѣ государственные доходы, для народа же если бы небылъ излишнимъ бременемъ, то покрайней мѣрѣ былъ бы безполезенъ.

4) Противъ выпуска мѣдныхъ денегъ при нарицательной цѣнѣ: 76 р. 80 к. въ пудѣ, предвидится возраженіе,— выгодность поддѣлки денегъ, поддѣлки убыточной для государственныхъ доходовъ и хлопотливой для народа. Но это возраженіе небудетъ имѣть силы, когда поставимъ на видъ то: во 1-хъ, что поддѣлкой мѣдной монеты и безъ того давнымъ-давно занимаются на Прусской границѣ, равно поддѣлкой золотой и серебряной монеты особенно поддѣлкой кредитныхъ билетовъ тоже давно занимаются и далеко съ большей выгодой противъ поддѣлки мѣдной монеты, поддѣльщикъ мѣдныхъ денегъ наживаетъ въ годъ до 300 рублей а поддѣльщикъ золотой и серебряной монеты въ особенности кредитныхъ билетовъ наживаетъ въ годъ тысячи;—однакожъ это неслужило и неслужитъ препятствіемъ къ выпуску новыхъ кредитныхъ билетовъ въ громадныхъ количествахъ по 100,000,000 рублей въ годъ напримѣръ въ 1864 и 1866 годахъ, выигрышныхъ билетовъ, не прекращаютъ также выпускъ золотой и серебряной и даже мѣдной монеты И надобно удивляться безразсудству поддѣльщиковъ мѣдной монеты ежедневно рискующихъ отправиться въ каторжную работу заподдѣлку мѣдной монеты, не смотря на то, что всякая мѣдная, закономъ дозволенная работа доставляетъ вообще не мѣньше выгоды нѣкоторыя, напримѣръ колокольная, работа даетъ далеко больше выгоды, чемъ поддѣлка мѣдной монеты. Впрочемъ хорошо извѣстно что очень мало занимаются поддѣлкой мѣдной монеты, но еще можно ослабить эту

поддѣлку уставивъ пробу на примѣръ $^2/_3$ меди и $^1/_3$ чугуна, таковая монета дастъ еще больше выгоды казнѣ, чемъ изъ одной чистой меди и въ тоже время чрезвычайно затруднитъ поддѣлку такой монеты потому, что плавить чугунъ далеко труднѣе чемъ медь а въ маломъ количествѣ, каковое обыкновенно и употребляется подоѣльщиками, потребуется очень много времени и дровъ а слѣдоваеельно и расходу. Такимъ порядкомъ и остальные поддѣльщики медной монеты поставятся въ такое положенін, когда, по пословицѣ, овчинка не стоитъ выдѣлки. И то еще нужно сказать: во всякомъ дѣлѣ бываютъ злоупотребленія и всякая власть допускаетъ иногда злоупотребленія, такъ ужъ ли послѣ этаго ничего неслѣдуетъ дѣлать и не нужно ни какой власти?? Противъ злоупотребленій должны быть принимаемы,— и принимаются,—мѣры но оставлять столь выгодныя операціи, какова увеличеніе государственныхъ доходовъ единовременно до 500,000,000 рублей почти безъ замѣтныхъ расходовъ для казны и безъ налоговъ на народъ, разумѣется, неслѣдуетъ.

5) Не попортится ли курсъ кредитныхъ билетовъ отъ выпуска въ такомъ количествѣ,—болѣе 600,000,000 рублей—и при высокой, сравнительно съ прежней монетой, нарицательной цѣнѣ въ пудѣ, по 76 р. 80 к.? 76 руб. 80 коп. денегъ въ пудѣ цѣна нынѣ во все невысокая. Извѣстно что нынѣ даже крупныя издѣлія, на примѣръ самовары и подобное имъ, продаютъ отъ 26 до 32 руб. за пудъ, не смотря даже на то, что въ нихъ желѣза, свинца и прочихъ малоцѣнныхъ примѣсей бываетъ на половину противъ меди; мелкія же издѣлія, на прим золотниковые медные фунты, кольца, винтики и другія мелочи, приблизающіяся по дороговизнѣ выдѣлки къ деньгамъ продаются отъ 60 до 80 руб. пудъ, издѣлія при томъ частныя, обработка которыхъ бываетъ всегда дешевлѣ обработки казенной, издѣлія въ ко-

торыхъ бываетъ отъ $^1/_3$ до $^1/_2$ примѣси къ меди малоцѣнныхъ матеріаловъ. Итакъ 76 руб. 80 коп. въ пудѣ медныхъ, цѣна совершенно современная, особенно при правѣ правительства выпускать въ обращеніе монету всегда по высшей нарицательной цѣнѣ въ пудѣ противъ частныхъ издѣлій; Даже еслибы выпустить въ обращеніе медную монету по высшей противъ нами предложенный цѣнѣ, на прим. въ 115 р. 20 коп въ пудѣ, въ 2 р. 86 коп въ фун. а 3 коп. въ золотникѣ, или при цѣнѣ въ 76 р. 80 коп. въ пудѣ, но съ примесью около $^1/_3$ чугуна къ $^2/_3$ меди, что допускается при литьѣ колоколовъ и въ такомъ случаѣ ничего небудетъ опаснаго ни для цѣны кредитныхъ билѣтовъ и ни въ какомъ другомъ отношеніи. На противъ слишкомъ низкая нарицательная цѣна или, все равно, крупкая медная монета, унижаетъ нарицательную цѣну кредитныхъ билетовъ. Это извѣстно отъ старожиловъ купцовъ, которые расказывали намъ, что въ Ирбити въ 1830 годахъ за рубль крупныхъ медныхъ денегъ платили до 1 р. 25 коп. во избѣжаніе тяжеловестности и дорогаго провоза ихъ до Столицъ и вообще до дальныхъ мѣстъ, откуда пріезжаютъ купцы въ Ирбитъ Но кажется всякому извѣстно, что цѣны падаютъ на правительственные кредитные билеты всегда отъ опасныхъ или обстоятельствъ или дѣйствій правительства, угрожающихъ неуплатой владѣльцамъ за билезы. Опасными для правительства обстоятельствами бываютъ возмущеніе прот. правительства въ Мексикѣ при императорѣ Максимиліанѣ, который былъ наконецъ разстрѣлянъ, восторжествовавшимъ соперникомъ Хуаресомъ, междоусобная война, какъ недавно въ соединенныхъ Американскихъ штатахъ, предстоящая война съ несомненно могущественнѣйшимъ государствомъ. Опасными правительственными дѣйствішми признаются безпокойная и враждебная внѣшняя политика на прим. во

Франціи при Наполеонахъ 1-мъ и 3-мъ; жестокое несправедливое и ошибочное управленіе внутри на примѣръ въ Турціи для христіанъ, въ Италіи при Викторѣ Эмануелѣ, отнятіе церковныхъ имуществъ, въ Испаніи при Изабелѣ угнѣтеніе временщиками многихъ сильныхъ фамилій, дѣла высокополезныя, но противныя интересамъ вліятельныхъ лицъ, на примѣръ уничтоженіе крѣпостнаго права въ Россіи при великомъ императорѣ Александрѣ 2-мъ; всѣ эти и подобныя обстоятельства Правительственныхъ дѣйствій больше всего и всегда влекутъ паденіе цѣнъ на кредитные государственные билеты и цѣны этѣ тѣмъ сильнѣе падаютъ, чемъ очевиднѣе и гибельнѣе становится кризисъ для существованія правительства. Такъ въ Мексикѣ сто рублевые кредитные императорскаго правительства билеты, стали продовать по 10 руб. когда Хуаресъ обложилъ нѣщастнаго Максиміліана въ Кверетаро и когда стало очевиднымъ, что Хуаресъ долженъ побѣдить императора Максиміліана. Напротивъ чемъ прочнѣе существованіе правительства, тѣмъ выше и цѣна на всѣ правительственные билеты отъ того нынѣ полная цѣна на всѣ правительственные Россійскіе билеты. Еще выпускъ 614,400,000 руб мѣдныхъ денегъ, по нашему проэкту, будетъ уровновѣшивать значительное количество выпущенныхъ кредитныхъ билетовъ, а слѣдовательно будетъ еще способствовать къ повышенію цѣны на кредитные билеты.

6) Можетъ быть возразятъ, что перечеканка 8,000,000 пудовъ мѣди потребуетъ много хлопотъ и расхода? Во всякомъ случаѣ, отвѣтимъ, въ дѣсятеро меньше противъ, того сколько каждогодно употребляется расходовъ и хлопотъ на собраніе 400,000,000 р. государственныхъ доходовъ съ народа въ прямыхъ и косвенныхъ налогахъ: а по моему проэкту получится до 500,000,000 руб. доходу безъ отягощенія народа ни прямыми ни косвенными налогами, что

совершенно очевидно и въ тоже время даетъ сильный и вѣрный толчекъ къ развитію мѣднодобывающей и обдѣлывающей Россійской промышленности. Но и то нужно сказать, что предложить въ государстнные доходы до 500,000,000 руб. посредствомъ проэкта безъ всякихъ хлопотъ и расходовъ состороны казны было бы болѣе даже чемъ геніально, бѣло было бы чудно со стороны проэктатора, творить же подобные чудеса мы, какъ принадлежащіе къ обыкновеннымъ смертнымъ, не можемъ.

7) Наконѣцъ въ прилагаемомъ нами проэктѣ, объ увеличеніи государственныхъ доходовъ до 500,000,000 руб. одновременно посредствомъ выдѣлки мѣдной монеты въ 76 р. 80 коп. изъ пуда мы не имѣемъ въ виду непременно настаивать на томъ, чтобы деньги были выдѣланы въ такомъ именно количествѣ, непремѣнно изъ мѣди, въ 76 р. 80 к. изъ п. Напротивъ былобъ также отлично, а можетъ быть еще и лучше того, если бы выпустить въ обращеніе всего: 500,000,000 и даже 1,000,000,000 р., въ томъ числѣ предположимъ до 200,000,000 руб. чугунныхъ денегъ въ 24 р. изъ пуда, серебряныхъ и золотыхъ до 100,000.000 или до 200,000,000, руб 48 пробы, при нынѣшней нарицательней цѣнѣ въ пудъ платинныхъ 48-й же. или другой пробы милліоновъ 25 или 50-тъ, за тѣмъ остальные, скажемъ, хотя до 400,000,000 руб. мѣдныхъ, или 68-й, или 48-й пробы въ 76 р. 80 коп., или въ 115 р. 20 коп. какъ выше уже говорили.

Послѣ этого остается сказать какимъ образомъ Правительство каждогодно можетъ пріобрѣтать до 50,000,000 руб. Государственныхъ доходовъ тоже безъ налоговъ на народъ и безъ всякихъ расходовъ для казны?

Пріобрѣтенную по вышеизложенному проэкту прибыль до 500,000,000 руб. не пускать въ безвозврат-

ный, не производительный расходъ, а нужно разослать во всѣ Казначейства Имперіи, смотря по надобности, коимъ велѣть отдавать ихъ въ проценты съ торговъ, начиная съ 10% на 100; Этимъ путемъ, будетъ каждогодно получаться до 50,000,000 р. доходу, то есть по 10% на сто; точно также отдавать съ торговъ въ проценты, начиная съ 10-ти на сто, и тѣ вклады, которыя будутъ поступать отъ публики и мѣстъ изъ процентовъ, за кои платить отъ 6 до 7%; Для веденія такихъ банковыхъ операцій учредить не только при всѣхъ Городахъ, но и при волостныхъ Правленіяхъ банковыя отдѣленія или кассы. Въ настоящее время учреждены Государственный банкъ и его отдѣленія только въ очень торговыхъ, промышленныхъ и многолюдныхъ городахъ. Такихъ, можно сказать, привеллигированныхъ городовъ очень немного,--къ 1871 году было пятьдесятъ два (52 См. Русскій календарь Суворина 310 стр,) но болѣе 1000 такихъ городовъ въ которыхъ нѣтъ Банковыхъ отдѣленій. Положимъ, что въ торговыхъ и многолюдныхъ городахъ, ведутся большія кредитныя операціи, но въ такихъ Городахъ всегда есть частные Банки къ 1874 г. было ихъ 95 см Руск. календ. Сувор. 327 и 328 стр. гдѣ потому удобнѣе занять денегъ, чемъ въ малолюдныхъ городахъ и селахъ, гдѣ ни какихъ нѣтъ Банковъ, гдѣ капиталисты очень рѣдки, да и тѣ всегда ведутъ какія нибудь промышленныя дѣла, но недаютъ въ проценты деньги, считая за грѣхъ взять умеренный процентъ, но не считая за грѣхъ за гнилой даже товаръ или негодную вещь взять въ двое и въ трое противъ стоимости; къ тому жегдѣ ведутся большія операціи, тамъ долженъ быть и порядочный штатъ служащихъ съ порядочнымъ расходомъ. Въ малолюдныхъ же городахъ и при волостяхъ могутъ расходиться въ проценты вообще небольшія суммы тысячь по 50-тъ; но найдутся и

такіе города, на примѣръ Тюмень, Тобольскъ и подобные, гдѣ могутъ расходиться и милліоны въ проценты, за то въ такихъ мѣстахъ достаточно будетъ по 1-му человѣку съ канцеляристомъ, ночнымъ часовымъ, дневной караульной можетъ быть отъ Церкви или волости,—смотря потому гдѣ удобнѣе будетъ хранить наличныя Банковыя суммы.—съ расходомъ на таковой штатъ въ 700 рублей. Надобно полагать, въ Россійской Имперіи найдется до 15,000 такихъ мѣстъ, гдѣ полезно открыть ссудно—сберегательныя процентныя кассы съ расходомъ на ихъ штаты до 10,000,000 рублей и съ наличнымъ капиталомъ для производства Банковыхъ операцій въ нихъ до 750,000,000 руб. Для нихъ 500,000,000 рублей предстоитъ прибыли отъ выдѣлки монеты по нашему проэкту недостающіе 250,000,000 руб. можно привлечь изъ народнаго обращенія посредствомъ внутренняго займа или за 5% съ выигрышами,—каковые успѣшно состоялись въ 1764 и 1866 годахъ, по 100,000,000 рублей каждый—или, если несостоятся 5% съ выигрышами, за 6% и даже за 7%; на занятые 250,000,000 руб. приведется въ годъ уплатить процентовъ или, по 6% на сто, 15,000,000 руб. или, если по 7% на сто, 17,507,000 руб. 6; а получить процентовъ въ годъ или, если по 01% на сто, 25,000,000 или, если по 12% на сто; 30,000,000 руб. выключивъ изъ нихъ слѣдующіе съ казны процѣнты отъ 15,000,000 до 17,500,000 среднее 16,250,000 рублей составится выгоды: 13,740,000 рублей, присовокупивъ къ нимъ процѣнты съ 500,000,000 рублей, если по 10% состa; 50,000,000 рублей, если по 12% со ста въ годъ=60,000,000 р. среднее: 55,000,000 рублей средній итогъ: 68,750,000 рублей, изъ нихъ выключивъ на 15,000 штатовъ новыхъ банковыхъ отдѣленій расходъ по 700 руб. на каждый, а на всѣ 10,5,0000 рублей, получится въ годъ чистой выгоды по среднему: 58,250,000 р.

Оба эти проэкта будучи чрезвычайно выгодны для государственныхъ доходовъ, въ тоже время еще выгоднѣе для самаго народа тѣмъ: въ 1-хъ что каждогодно дадутъ болѣе 15,000,000 р. новыхъ средствъ къ жизни по крайнѣй мѣрѣ для 50,000 семействъ, служащимъ при новыхъ банковыхъ учрежденіяхъ и монетныхъ дворахъ, можетъ быть для 10,000 семействъ на мѣдноплавальныхъ заводахъ около 100,000,000 руб.; во 2-хъ что лицамъ, имѣющимъ много капитала, но мало своихъ и надежныхъ рукъ, чтобъ вести промышленныя дѣла, дадутъ возможность съ хорошей выгодой помѣстить капиталы въ новыя кредитныя отдѣленія; къ тому же нынѣ другой имѣетъ хоть небольшіе деньги 100,50 и даже 5 р., но чтобы отдать ихъ въ банкъ изъ процентовъ нужно ѣхать иной разъ 50 и даже 100 в., вышлютъ изъ банка билетъ, опять нужно ѣхать на почту за билетомъ, опять хлопоты и расходы такъ, что даже: 100 и 200 рублей убыточно нынѣ отправлять въ банкъ изъ селъ, неговоря уже о болѣе мелкихъ суммахъ; и лежатъ эти мелкія суммы, составляющіе въ совокупности, можетъ быть, сотни миллioновъ, непроизводительно для народа и безвыгодно для государственныхъ доходовъ; при повсемѣстномъ же открытіи ссудно сберегательныхъ кассъ безъ затрудненій и расходовъ можно будетъ отдавать въ казенные проценты, не только 100 руб но даже 10 5 и 3 руб.; но въ 3-хъ, и самое лучшее, дадутъ возможность всякому безъ переѣздовъ и подъ залогъ всего, что у кого есть изъ имущества занимать деньги въ городахъ въ десятеро выгоднѣе, а въ селахъ въ 20 разъ выгоднѣе противъ нынѣшняго. Нынѣ въ городахъ, платятъ подъ зологъ всякихъ движимыхъ вещей по 10 коп. въ мѣсяцъ съ занятаго рубля, а въ селахъ итого болѣе плотитъ бѣдность богатымъ; такъ бѣднякъ беретъ убогатаго 3 и даже 2 руб. около января съ тѣмъ, чтобы поста-

вить въ іюлѣ 100 копенъ сена, которые въ іюлѣ стоятъ отъ 6-ти до 15 рублей, или за полгода беретъ 2 до ½ рубля съ тѣмъ, чтобы убрать десятину хлѣба, уборка же десятины хлѣба на наличные стоитъ обыкновенно 4, 5 рублей, такимъ образомъ бѣднякъ платитъ богачу процентовъ на 1 руб. 2 и болѣе 2-хъ рублей, въ годъ. Послѣ этого открытіе банковыхъ отдѣленій, при всѣхъ городахъ и волостныхъ правленіяхъ съ выдачей денегъ подъ залогъ всякаго движимаго и недвижимаго имущества, со взятіемъ въ годъ по 12%; будетъ истиннымъ и великимъ благодѣяніемъ для нуждающихся въ деньгахъ и уничтожитъ растовщиковъ во всѣхъ ихъ видахъ. *х*) Закладываемое имущество должно быть застрахо-

Примѣч. х) Жиды брали въ Тобольскѣ по 10 коп. въ мѣсяцъ на рубль, открыли Общественный Городской Банкъ, съ выдачей денегъ по 6% на рубль въ годъ и подъ залогъ недвижимаго имущества и они вынуждены брать отъ 5 до 2% на рубль въ мѣсяцъ; пачните изъ Банковъ выдавать подъ залогъ всякой движимости со взятіемъ 1½ коп. въ мѣсяцъ съ рубля процентовъ, страховыхъ и захраненіе движимыхъ залоговъ, тогда Евреямъ не будутъ платить и 1½ коп. въ мѣсяцъ процентовъ на рубль и они сойдутъ сосцѣны отвратительныхъ, но нужнымъ бѣднымъ, ростовщиковъ, по неволѣ займутся промышленностію, Они и подобные имъ сдѣлаются такъ сказать, изъ чужеядныхъ вредныхъ полезными дѣятелями Государства, имя же и число таковыхъ легіоны. Да! однихъ Еврѣевъ, попавшихъ въ статистику 2½ милліоновъ и не попавшихъ, въ статистику, по словамъ откровенныхъ Еврѣевъ, столькоже, до 2½ милліоновъ, да подобныхъ имъ ростовщиковъ будетъ съ ихъ семействами до 5,000,000. Такое количество непроизводительныхъ рукъ обратить можно и легко чрезъ приведеніе въ исполненіе моего проэкта, о повсемѣстной выдачѣ подъ залогъ движимостей въ ссуду денегъ, что будетъ равно значуще и даже благодетельнѣе, еслибы пріобресть цѣлую область или Государство съ трудолюбивымъ народонаселеніемъ въ 10,000,000 человѣкъ, безъ всякихъ при томъ усилій, расходовъ, дѣйствій, хитростей и ужасовъ войны, пріобресть однимъ мирнымъ договоромъ.

вано въ томъ же отдѣленіи, въ которомъ закладывается, если раньше небыло застраховано съ общепринятой уплатой страховаго взноса, да сверхъ того по 1 коп. съ рубля за караулъ и помѣщеніе, если закладывается вещь При открытіи банковыхъ отдѣленій съ выдачей денегъ за проценты подъ поручательство и подъ залогъ всякаго имущества, ничего неимѣющій гражданинъ, сразу можетъ завестись всѣмъ нужнымъ хозяйствомъ, такимъ наприм. образомъ: подъ поручательство возметъ онъ въ банковомъ отдѣленіи скажемъ 50 рублей, купитъ на нихъ домикъ съ прислугой; застраховавши и заложивши этотъ домъ, беретъ въ томъ же отдѣленіи $^2/_3$ стоимости дома 33 руб. въ долгъ, покупаетъ на нихъ двѣ лошади, нужные для полевыхъ и прочихъ выгодныхъ работъ; застраховавши и заложивши ихъ, опять беретъ въ долгъ $^2/_3$ стоимости ихъ—22 руб. покупаетъ 2-хъ и даже 3-хъ коровъ; застраховавши и заложивши ихъ, беретъ $^2/_3$ ихъ стоимости т: е: 14 рублей, на нихъ покупаетъ 10 овецъ и 2-хъ свиней; застраховавши и заложивши ихъ, беретъ $^2/_3$ ихъ стоимости: 9 руб. на нихъ покупаетъ семянъ или соху, борону вообще нужныя для хозяйства мелочи, застраховавши и заложивши ихъ, беретъ $^2/_3$ ихъ стоимости--6 р. уплачиваетъ подати, наборы, вообще удовлетворяетъ своимъ необходимостямъ. Такимъ образомъ, ничего не имѣющій Гражданинъ, можетъ занять 130 рублей, на нихъ здѣлаться въ одинъ мѣсяцъ полнымъ хозяиномъ, исправнымъ плательщикомъ податей, заплативши только працентовъ и страховѣхъ: 16 ру 90 к. т. е. по 13% съ рубля. Безъ повсемѣстныхъ же Банковыхъ Отдѣленій, или, все равно, при невозможности занять денегъ, на столь выгодныхъ условіяхъ, онъ можетъ здѣлаться полнымъ хозяиномъ, какъ извѣстно намъ, неближе 10 лѣтъ. Но вотъ еще вопросъ: заплатитъ ли 130 руб., какъ и въ сколько времяни можетъ заплатить занявшій эти 130 рублей? заплатить это мо-

жетъ въ годъ такимъ образомъ: 250 дней въ году лошади его заработаютъ 75 рублей, и полагая лошади поденьщины въ сутки по 15 коп. сверхъ содержанія, а 115 дней будетъ у нихъ прогулу въ слѣдствіе праздниковъ, бездорожицы, ненастья; двѣ коровы будутъ давать 300 дней по $^3/_4$ ведра или на 15 коп. въ сутки молока на 45 рублей и два теленка въ году на 1 руб. 50 коп.=46 руб. 50 коп. выключивъ ихъ содержаніе въ 6 р. 50 коп. останется въ годъ 40 руб.; 10=ть овецъ могутъ дать 15 штукъ приплода на 15 рублей, а содержаніе ихъ окупится шерстью съ нихъ: двѣ свиньи дадутъ 36 поросятъ, трижды въ году отъ каждой по 6-ти за разъ, на 10 р. 80 коп., щитая по 30 коп. каждаго 4-хъ мѣсячнаго поросенка, выключивъ ихъ содержаніе въ $5\,^8/_{10}$ р. остается доходу 5 руб; кортомнаго доходу съ дома по 100 р въ мѣсяцъ въ годъ 18 р. итого 153 р. выключивъ изъ нихъ 16 р. 90 к процентныхъ страховыхъ и 130 долговыхъ, останется лишку 6 р. 80 коп. деньгами полное все хозяйство, купленное на занятые 130 руб ; слѣдовательно гражданинъ этотъ наживетъ чистого доходу въ годъ болѣе рубля на занятый рубль: а 576.923 домохозяина, занявши по тыщу триста рублей каждый=750,000,000 руб., наживутъ болѣе 750,000,000 рублей; таже исторія будетъ на другой годъ, на третій и т. д. А пристолъ громадномъ каждогодномъ приливѣ денегъ или увеличеніи народнаго имущества, гигантски будетъ развиваться внутренняя и отпускная торговля, образованіе, государственные доходы, полезныя учрежденія и проч все будетъ быстро, не постолѣтіямъ а погодамъ, рости, цвѣсти и зрѣть.

Несомнѣнно, что предлагаемые проэкты объ увеличеніи государственныхъ доходовъ, единовременно до 500,000,000 рублей и за тѣмъ каждогодно около 50,000,000 рублей, чрезвычайно выгодны для государственныхъ доходовъ и болѣе того выгодны и благодѣтельны для самаго народа, потому они за-

служиваютъ полнаго вниманія и всесторонняго обсужденія ихъ стороны публики, журналистики и самаго правительства. **Къ слову:**

Кончивши студентомъ семинаріи курсъ и поступивши въ 1857 г. іереемъ въ Устьницынскій приходъ Тюменскаго округа Тобольской епархіи въ два года мнѣ удалось составить на училище капиталъ въ 40 р. который я отдавалъ причту подъ жалованье и доходы въ проценты такимъ образомъ: даю 5 р. на 4-е мѣсяца, занимающій записываетъ въ книгу пожертвованій на училище и отдаетъ рубль, это по 4% въ мѣсяцъ. Такимъ образомъ въ годъ съ небольшимъ удалось довесть капиталъ до 60 р. Но хотя исполнялъ я обязанности священника съ апостольской ревностью, но. . . . . . . меня перевели изъ прихода. Почему я и передалъ эти 60 р. въ волостное правленіе для увеличенія ихъ посредствомъ раздачи въ проценты по заведенному мной порядку. Въ февралѣ нынѣшняго года дьяконъ того прихода Гусевъ сообщилъ мнѣ чро эти 60 р. увеличились нынѣ до 300 р. это въ 15 лѣтъ,—не смотря еще на то, что отдающіе эти деньги въ проценты выговариваютъ еще пообычаю на водку и что два года, до оффиціальнаго моего запроса волостному правленію, о томъ какія выгоды пріобретены на сданный ему капиталъ, вовсе эти деньги не отдавали въ проценты, волостные пользовались ими безпроцентно. Такъ хорошо увеличивается сумма частнаго банка мной устроеннаго въ видѣ опыта, но правительствомъ еще неузаконеннаго, при неблагопріятныхъ условіяхъ существующаго. Когда правительство узаконитъ эти банки при волостяхъ, тогда обороты ихъ пойдутъ смѣлѣе и прибыльнѣе, въ томъ впрочемъ случаѣ, если дозволено будетъ отдавать деньги въ проценты съ торговъ, тому, кто изъ благонадежныхъ больше дастъ.

КОНЕЦЪ.

51	сто погибло.	что погибло.
54	въ 100,000,000 пудовъ.	100,000,000 пудовъ
	отъ Ланчжеу Зайсана.	Ланчжеу до Зайсана
55	Проживальскій.	Пржевальскій.
56	Омекѣ·.. Оказалось	Омскѣ... оказались,
59	1600 мил.	$16^1/_2$ милл.
60	Дороги длина и направленіе	дороги.
	канала.	Длина и направленіе канала.
60	Каспіемъ, каналахъ.	Каспіемъ, каналомъ.
63	рѣкой Аму въ Аралъ..даже	рѣкой Аму къ Коканду, или: изъ
		рѣки Аму въ Аралъ... далѣе.
64	далѣе верстъ... къ пати	далѣе верстъ... къ Поти
	равняться параходомъ.	равняться по расходамъ.
	Параходомъ...внизр..Иелуза	по расходамъ... внизу... Пелуза
68	8000 вер.	800 вер
69	двигатся... да 900 вер.	двигаться... да 800 вер
70	Венюковъ... Бенюковъ.	Венюковъ... Венюковъ..
74	торговлю.	торговаго.
78	300,000,000 пассажировъ.	30,000,000 пассажировъ.
79	Гулишанъ...на рѣкѣ Кацаръ	рѣкой Гулишанъ..на р. Кашгарѣ
	къ Джатыюару.	къ Джатышару.
8	Тюлинн.	Тюмени.
	до средняго.	средняго то есть отъ Екатер...
82	365,900,000 рублей.	365,190,000 рублей.
83	на 9—13 страницѣ.	на 16—22 страницахъ.
85	Землелюбимой.	Землелюбивой.
87	отъ Влавостоками.	отъ Владивостока же.
88	Юной-полосѣ... отдается	Южной полосѣ.., отдастся
92	умерѣннѣйшіе... 4,000,000 р.	умереннѣйшіе... 4,600,000 руб.
98	пешеекъ.	перешеекъ.
99	и Обской.	Оссо-Екатеринбургской.
103	Каналъ.	на немъ,
104	считаемъ на $^1/_{20}$... то семь	считаемъ а $^1/_{20}$... то есть
	чрезъ 10,000,000 верстъ.	чрезъ 10,000 верстъ
105	насчитать... по остальной	несчитать... и остальной
	11.000,000 руб.	17,500,000 руб.
110	исчисленіе.	извлеченіе.
112	4,334,336 р. 64 к. будетъ.	,—4,334,336 р. 64 к... будетъ
	9,631,100.	($9,631^1/_2$
118	видно... Магаз. выдача	какъ видно..магазиновъ. Выдача
120	Магазинные... лубо.	магазинной... либо.
122	поворотили... но-съ-кого	потребовали... нѣ-съ-кого
123	въ магазинъ и.	и въ Магазинъ.
124	потерѣю. . сходкѣ.	потеряли... сходѣ.
131	въ Чиужовкѣ.	въ Чужовкѣ.
131	поденщин.	поденщину.
132	предказаніе...больше 15.000	предсказаніе.., больше 1500
4	по 71.	потому что.
136	удобоисполнима.	удобоисполнимъ.
137	на болѣе... переговоузы.	не болѣе... переговоры.
141	за билезы.	за билеты.
142	продавать.	придавать.
145	6;... по 01%... 13,740,000	по 10%... 13,750,000

Цвѣтной бул, д. Малюшина. Типографія Е. И. Леонтьевой.



Нужно о говорится въ слѣдующемъ. цѣна книги назначена 2 р. какъ будьто дорогая потому, что книга не очень объемиста, только около 12 печатныхъ листовъ; но нужно имѣть при этомъ въ виду: во первыхъ то, что $2^1/_4$ печатныхъ листовъ изложено въ книгѣ цыфрами, а цыфры занимаютъ въ печати мѣста вообще въ десятьдаже въ 12 разъ меньще противъ печатаннаго буквами, понятно что $2^1/_4$ листа цыфръ равны $22^1/_4$ листамъ, изложенному буквами, да напечатано буквами $9^1/_2$ листовъ итого около 22 печатныхъ листовъ; во вторыхъ въ самомъ то текстѣ то и дѣло попадаютъ мѣста съ цыфрами, то есть мѣста, изложенныя въ десять разъ сжатѣе противъ печатаннаго буквами; въ третьихъ излагать цыфрами далеко труднѣе, чемъ писать что либо безъ цыфръ, безъ вычисленій; въ четвертыхъ всякій, товаръ, или предметъ—, въ томъ числѣ и Литтературный, —цѣнится сколько по объему, по величинѣ его столько же и даже больше того и покачеству, по достоинствамъ его, а достоинства моей книги оч. цѣнны, вопросы въ ней, разбираются животрепещущіе, и весьма важные, излагаются обстоятельно; въ этомъ отношеніи книга можетъ выдержать самую строгую критику. По этому цѣна книги не дорога.

какъ эта книга, такъ и другая—наставленіе какъ извлекать хорошія выгоды отъ сельскаго хозяйства. удостоенная б сер. медали отъ Импер экон. общ., продаются у самаго автора въ г. Тобольскѣ, а въ Москвѣ въ домѣ Погодиной на Дѣвичьемъ полѣ, и при библіотекѣ Снегиревой на Волхонкѣ домъ Шалапутина.

Авторъ и издатель книги.